

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

ALEMANNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

il Ministro del commercio con l'estero ha recentemente chiamato a far parte del suo *staff* degli esperti tra i quali il dottor Vittorio Veltroni e l'architetto Marco Mayer;

l'articolo 51, comma 7, della legge 142 del 1990 prevede l'affidamento di incarichi professionali a collaboratori esterni;

altresì lo spirito della legge è quello di consentire di avvalersi di personale esterno soltanto qualora, nell'ambito del personale interno non si trovi soggetto adatto allo svolgimento di un particolare compito;

lo stesso articolo consente le collaborazioni esterne solamente se ad alto contenuto professionale e per obiettivi determinati;

è lecito chiedersi se l'attività che gli stessi dovranno svolgere nei settori loro assegnati non sia la normale attività di studio che il ministero esplica;

al riguardo si fa presente che nel ministero del commercio con l'estero esiste un Ufficio studi e, nel suo ambito, un osservatorio che dovrebbe poter fornire il supporto richiesto;

soprattutto circa l'opportunità della scelta delle persone, ci si chiede se un membro del consiglio di amministrazione di un ente già commissariato e nuovamente ristrutturato, possa svolgere un compito di esperto in un determinato settore (è il caso dell'architetto Mayer) così come un giova-

nissimo neolaureato, che peraltro parrebbe vantare una stretta parentela con l'onorevole Valter Veltroni, possa dare un valido supporto di consulenza laddove esistono strutture operative istituzionalmente preposte allo studio delle problematiche del commercio con l'estero;

per di più tali nomine non sono suffragate da idonei curricula dai quali si possano evincere gli alti contenuti professionali che i collaboratori esterni devono possedere —:

se il ricorso a tali consulenze, oltre che ravvisare un chiaro esempio di malcostume politico che tanto ci fa ricordare atteggiamenti da prima Repubblica, non vada altresì contro lo spirito dell'articolo 51 comma 7 legge n. 142 del 1990 non potendo ravvisarsi, nelle persone nominate, quegli elementi di «alto contenuto professionale» che sono alla base del ricorso alle consulenze esterne. (4-22922)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione parlamentare indicata evidenzio quanto segue.*

*Gli incarichi di esperti del Ministro del commercio con l'estero sono stati conferiti in base alle disposizioni di cui all'articolo 8, comma 1, della legge n. 106/1989 che prevede che lo stesso Ministro può avvalersi di collaboratori esterni ad alta professionalità, scelti discrezionalmente tra qualificati esperti di economia internazionale o aziendale.*

*Nel rispetto del principio della separazione tra indirizzo politico e gestione, introdotto dal decreto legislativo n. 29 del 1993, gli esperti possono poi essere nominati*

al di là della eventuale esistenza nell'Amministrazione di professionalità specifiche.

Ho, quindi, ritenuto di avvalermi dell'opera del dott. Vittorio Veltroni in considerazione dell'esperienza di lavoro da lui acquisita nell'ambito della finanza internazionale, dell'industria tecnologica e nella consulenza strategica internazionale.

Il dott. Veltroni, infatti, si è laureato nel 1992, presso la Columbia University di New York — USA — in Filosofia, Scienze politiche, Lingua e letteratura tedesca; ha poi conseguito un dottorato di ricerca presso l'Università di Cambridge in Scienze Sociali e Politiche.

Il dott. Veltroni, che ha 29 anni, vanta esperienze lavorative presso importanti società internazionali in qualità di responsabile nel settore della ricerca, consulente strategico sulla situazione politica italiana e sulle sue ripercussioni sull'economia. È stato anche membro, presso il governo italiano, di una Commissione statale per lo sviluppo di un Master Plan per il finanziamento dell'istruzione e della formazione professionale, ed è autore di saggi sullo Stato sociale e le politiche sociali e di scritti pubblicati in Italia e all'estero.

Tra le sue esperienze lavorative, ampiamente illustrate nel curriculum, in visione presso il Servizio Stenografia, si segnalano quelle presso l'Università di Cambridge, dove il dott. Veltroni ha insegnato presso la facoltà di Scienze Sociali e Politiche, la Merryl Lynch International, la Apple Computers e la Medley Global Advisors.

Non si può quindi dubitare della sua professionalità, senza mettere in dubbio anche il serio processo di selezione delle suddette società.

Per quanto riguarda poi il dott. Marco Mayer occorre precisare che già dal 1996 lo stesso era stato nominato esperto dal Ministro Fantozzi, incarico che ho ritenuto di confermare per il valore altamente positivo della sua collaborazione. In precedenza, sempre nell'ambito del Ministero del commercio con l'estero, Mayer ha svolto una intensa collaborazione anche con il Ministro Renato Ruggiero, che nel 1989 lo nominò esperto nel comitato esecutivo dell'ICE.

All'interno dell'ICE il dott. Mayer si è contraddistinto per iniziative fortemente innovative e per una tenace azione volta ad affermare principi di imparzialità e trasparenza nella gestione. Tale ruolo è ampiamente documentato negli atti dell'istituto e trova conferma in specifici controlli ispettivi che il dott. Mayer ha promosso.

Per quanto riguarda l'adeguatezza delle competenze professionali del dott. Mayer, documentate nel curriculum in visione presso il Servizio Stenografia, è sufficiente ricordare l'ampiezza della sua esperienza nel campo della politica commerciale, della promozione del made in Italy e delle relazioni internazionali, settori in cui opera da oltre quindici anni.

Fra i suoi numerosi incarichi di responsabilità meritano nota quelli di Assessore alle attività produttive ed alla promozione estera della Regione Toscana, di Coordinatore nazionale delle Regioni nel campo della promozione, di Amministratore del Centro Estero delle Camere di commercio della Toscana, di Amministratore delegato dell'Ente moda Italia (principale struttura di promozione dell'industria italiana dell'abbigliamento nei mercati internazionali), di Amministratore dell'ICE e di Consigliere per le Relazioni internazionali del Sindaco di Firenze.

Preciso, infine, che i suddetti esperti percepiscono ciascuno L. 1.400.000 mensili.

Il Ministro del commercio con l'estero: Piero Fassino.

ALOI. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

se sia da ritenere accettabile che, nel quadro della politica di ridimensionamento del settore avviato in nome di una sedicente ristrutturazione delle Poste italiane spa di Reggio Calabria, gli sportelli presso l'Ufficio COP comprendente gli uffici vaglia, risparmi, corrispondenza e pacchi, telegrafo, abbiano subito una notevole riduzione del servizio a causa di restrizione di organico e di mobilità con conseguente legittimo malcontento del pub-

blico costretto a fare estenuanti file davanti ai suddetti sportelli degli uffici;

se non ritenga opportuno intervenire presso le Poste italiane spa affinché sia pure nei termini in cui è possibile il servizio dell'Ufficio COP di Reggio Calabria, possa funzionare in maniera adeguata alle esigenze del pubblico, di modo che attraverso un opportuno potenziamento dei turni antipomeridiani e pomeridiani con il necessario personale si possa soddisfare la domanda dell'utenza, senza sottoporre l'attuale personale a ritmi insostenibili di lavoro. (4-21784)

**RISPOSTA.** — *Al riguardo non può che confermarsi quanto già comunicato con nota prot. GM/116037/2737/4-19805/int/BP del 4 marzo 1999 — di cui ad ogni buon fine si allega copia (all. 1) — con la quale è stata fornita la risposta ad un analogo atto parlamentare presentato dalla S.V. on.le.*

*A completamento di informazione si rappresenta che la società Poste ha significato che la riduzione del numero delle operazioni di sportelleria effettuate presso il COP di Reggio Calabria, non giustifica l'apertura di un numero di sportelli superiore a quello attualmente operante.*

#### ALLEGATO

*Al riguardo si ritiene opportuno premettere che a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, come è noto, rientra nella competenza specifica degli organi statuari della società.*

*Ciò premesso, si fa presente che la società Poste italiane — interessata in merito a quanto rappresentato dall'on.le interrogante — ha comunicato che il piano d'impresa 1998-2002, approvato dal consiglio di amministrazione il 7 ottobre 1998, si propone di fronteggiare l'attuale stato di crisi della società al fine di pervenire ad una organizzazione efficiente del settore postale capace di garantire l'universalità del servizio*

*perseguendo, altresì, un buon successo d'impresa negli ampi segmenti di mercato aperti alla concorrenza.*

*Il predetto piano, ha proseguito la medesima società Poste, prevede una serie di interventi per riassorbire il turn-over ed evitare l'assunzione di parte delle unità chiamate in servizio a tempo determinato, attraverso un appropriato uso dello strumento della mobilità interna, sia volontaria che d'ufficio, il che consentirà di destinare la maggior parte degli esuberanti esistenti ad attività che permettano di migliorare la qualità del servizio offerto alla clientela (recapito e sportelleria in particolare) e di promuovere la crescita del fatturato.*

*In tale ottica, pertanto, la filiale di Reggio Calabria sta effettuando la mobilità del personale dal centro operativo postale (COP) — dove attualmente il numero delle unità applicate è superiore al fabbisogno — alle agenzie di base dislocate in città, dove si registrano delle carenze nell'organico.*

**Il Ministro delle comunicazioni:**  
Salvatore Cardinale.

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

*l'ufficio provinciale di Vicenza della motorizzazione civile accusa ormai da tempo una preoccupante carenza di personale;*

*tra l'altro, in base all'organico ufficiale, dal 20 luglio 1998 l'ente dovrebbe avvalersi di n. 4 ingegneri, ma tale cifra è destinata a ridursi ad una sola unità;*

*tale carenza causa pertanto le più svariate conseguenze: dal rallentamento delle varie competenze, quali per esempio le revisioni di bus e camion, esami patenti, commissione A.d.r. (trasporto merci pericolose) e valutazioni dei progetti, al blocco totale dei servizi;*

*le vittime, oltre alla società vicentina, anche le imprese artigiane;*

tra le situazioni più paradossali avvenute nel mondo dell'imprenditoria, per esempio, si è verificata anche quella di alcuni imprenditori che dopo aver già affrontato onerosi investimenti (una linea revisioni costa dagli 80 ai 120 milioni di lire) in certi casi affittato un apposito capannone, assunto il responsabile tecnico previsto dalle apposite norme che regolamentano il rilascio delle concessioni, ma che non sanno quando potranno iniziare la loro attività;

per quest'ultimi l'incredibile rischio che viene a profilarsi potrebbe addirittura essere quello di vedere fallire la propria società ancor prima di diventare operativa;

si tratta insomma di un nuovo episodio di disorganizzazione statale, che limita e vincola l'imprenditorialità e preclude gravemente la possibilità di creare nuovi posti di lavoro presso le imprese artigiane -:

come stiano operando al fine di incrementare adeguatamente il personale impiegato presso l'ufficio provinciale di Vicenza della motorizzazione civile;

quali siano le cause che hanno portato l'ufficio provinciale di Vicenza della motorizzazione civile a registrare una carenza di personale;

perché non si provveda al bando di concorsi pubblici per incrementare l'organico dell'ufficio provinciale di Vicenza della motorizzazione civile;

come giustificano che le eventualità di fallimenti, sopra esposte, possano verificarsi;

se comprendano come l'imprenditorialità vicentina venga in questo modo sconfortata e mortificata a causa dei problemi di cui sopra. (4-19520)

**RISPOSTA.** — *Si risponde anche a nome dei Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.*

*Circa l'assunzione di personale nelle Amministrazioni statali, le disposizioni conte-*

*nute nell'articolo 39 della legge n. 449/1997 subordinano, tra l'altro, le assunzioni stesse, compresi gli ingegneri, alla riduzione di personale di ciascuna amministrazione di almeno l'1% nel 1998 rispetto al 1997, vanificando di fatto ogni possibilità di incrementare l'organico di tutti gli Uffici periferici di questa Amministrazione e quindi anche dell'Ufficio provinciale di Vicenza.*

*Presso quest'ultimo è stato possibile rimpiazzare il personale cessato dal servizio nell'ultimo triennio con altrettante assunzioni, in base agli ultimi reclutamenti prima che fossero appunto adottate le disposizioni di cui al citato articolo 39 della legge n. 449/97.*

*Va ricordato che ancor prima dell'emanazione della citata legge, da almeno quattro anni ad oggi le norme contenute nelle misure di finanza pubblica succedutesi hanno sempre più ristretto la possibilità di nuove assunzioni.*

*Pertanto, allo stato attuale, non risulta possibile dotare l'Ufficio provinciale di Vicenza delle professionalità di cui ha bisogno.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**ARACU.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premezzo che:

a seguito della riorganizzazione del ministero delle poste e delle telecomunicazioni, disposta con il decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1995, n. 166, sono stati istituiti gli uffici periferici del ministero delle poste e telecomunicazioni, i quali hanno assunto la denominazione di ispettorato territoriale (decreto ministeriale 4 settembre 1996 n. 537);

per le regioni Abruzzo e Molise, la sede dell'ispettorato territoriale è stata individuata in Sulmona (L'Aquila), già sede del soppresso Circolo costruzioni TT della ex Amministrazione poste e telecomunicazioni, alle cui dipendenze sono mantenuti i centri controllo emissioni radioelettriche (Ccer) di Pescara e di Campobasso ed il

gruppo tecnico operativo mobile (Gtom) di Sulmona, e le competenze in materia di rilascio delle licenze di radioamatore e delle autorizzazioni di Campobasso, che prima venivano svolte negli ex uffici III compartimentali, sono state demandate alla sezione prima settore concessioni degli ispettorati territoriali;

risulta all'interrogante essere in atto una richiesta dell'ispettorato territoriale di Sulmona circa l'acquisizione di due interi piani dell'ente poste in Pescara per circa 1600 metri quadri;

risulta inoltre all'interrogante che a Pescara e a Campobasso sia stato mantenuto anche un ufficio con il personale che dipendeva dagli ex uffici III del soppresso compartimento poste e telecomunicazioni e che svolgeva i compiti di rilascio delle licenze di radioamatore e autorizzazioni di Campobasso, compiti che sono rimasti di competenza ministeriale e quindi delegati agli ispettorati territoriali; negli ultimi tempi altri compiti propri degli ispettorati sono stati a più riprese assegnati dalla dirigenza dell'ispettorato di Sulmona al personale dislocato a Pescara e che prima svolgeva i compiti degli ex uffici III compartimentali con motivazioni generiche, sottraendo, di fatto, alla sede di Sulmona alcuni incarichi assegnati ad essa per legge e togliendo la possibilità di alcuni dipendenti dell'ente poste, già in forza all'ex circolo costruzioni di Sulmona, di ritornare, a domanda, al posto di lavoro previsto a Sulmona;

recentemente la tendenza si è accentuata soprattutto perché la dirigenza dell'ispettorato ha prescelto, tra il personale che ha prodotto istanza per passare dall'ente poste nei ruoli del ministero delle poste e telecomunicazioni, molte unità residenti in Pescara, trascurando poi di assegnarlo presso l'ispettorato di Sulmona, lasciandolo nella sede di Pescara presso un nuovo ufficio denominato nucleo operativo di Pescara e non già presso la dipendenza Ccer, costituendo di fatto uno svuotamento dell'ispettorato territoriale di Sulmona, con la pesante mortificazione del suo organigramma;

ai predetti nuovi uffici di Pescara, che non trovano rispondenza in alcun provvedimento di istituzione, vengono poi affidati lavori e compiti tipici della sede dell'ispettorato territoriale di Sulmona, ove è presente qualificato personale, dotato di notevole esperienza professionale —:

se non ritenga opportuno e necessario verificare la richiesta avanzata dall'ispettorato territoriale di Sulmona circa l'acquisizione di due interi piani dell'immobile dell'ente poste in Pescara per circa complessivi metri quadrati 1600, quando per le esigenze del Ccer di quest'ultima località è sufficiente il solo piano già occupato da detta dipendenza e se non ritenga, invece, qualora necessario, acquisire l'intero immobile di via Pola, in Sulmona, attualmente utilizzato anche dall'ente poste italiane per essere interamente adibito ai compiti dell'ispettorato territoriale;

se la citata richiesta non sottenda l'intenzione di trasferire in Pescara le attività relative all'ispettorato territoriale, che ha attualmente sede in Sulmona;

se non ritenga opportuno disporre la riunificazione presso un'unica sede di tutte le competenze dell'ispettorato territoriale di Sulmona, che non può essere che quella di Sulmona, come legittimamente disposto con decreto 24 aprile 1995, n. 166, mantenendo a Pescara e Campobasso soltanto le dipendenze del Ccer-Gtom già operanti. Ciò allo scopo di non mortificare ulteriormente una città come Sulmona, che nel tempo ha dato, attraverso la vecchia istituzione del circolo costruzioni soppresso, tanto all'attività dei servizi legati alla telegrafia ed al controllo di tutte le attività ad essa riferite, di evitare di aggravare l'impovertimento sociale ed economico di Sulmona e del suo circondario e di eliminare anche le crescenti tensioni tra la popolazione interessata. (4-10030)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'edificio di via Pola 35, in Sulmona, sede dell'Ispettorato territoriale Abruzzo-Molise, è stato interamente acquisito al demanio con decreto ministeriale 6 agosto 1998; dal*

novembre 1998 sono stati resi disponibili anche i locali del secondo piano in quanto lasciati liberi dall'agenzia di coordinamento Sulmona-Alto Sangro delle Poste Italiane.

In merito alla necessità di acquisire circa mq. 1600 (comprensivi di servizi e corridoi) presso la sede regionale delle Poste Italiane sita in via Arapietra 43/1, in Pescara, come stabilito dal citato decreto ministeriale 6/08/98, si precisa che presso tale sede, oltre al centro controllo radio frequenze (C.C.R.F.) è istituito ed attivo anche un gruppo tecnico operativo mobile (GTOM) ed entrambi gli uffici occupano l'intero sesto piano dell'edificio; si osserva, inoltre, che è allo studio l'acquisizione di ulteriori spazi in vista di un potenziamento delle due strutture.

Al momento comunque il predetto ispettorato occupa anche parte del quarto piano della predetta palazzina in condivisione con agenti della locale polizia postale: il personale relativo comprende sette unità di varie qualifiche che assolvono ai compiti che, prima dell'istituzione dell'ente poste, erano svolti dall'ex ufficio III della direzione compartimentale Abruzzo e dalle varie direzioni provinciali della stessa regione; inoltre sono presenti altri quattro tecnici che si occupano di pratiche relative al contenzioso in materia radioelettrica per le province di Pescara, Chieti e Teramo.

Mediante il succitato personale viene attuato un decentramento operativo di alcune funzioni al fine sia di facilitare i rapporti con l'utenza sia di migliorare l'efficienza dei servizi.

In merito agli altri specifici quesiti posti nell'atto parlamentare in esame si evidenzia che la maggior parte dell'utenza (radioamatori, CB, SWL, RTF, ecc.) è concentrata nella fascia costiera della regione che comprende le province di Pescara, Chieti e Teramo; tale utenza ha spesso necessità di interloquire direttamente con gli uffici dell'Ispettorato al fine di chiarire in modo sollecito problematiche connesse all'iter delle pratiche e, pertanto, per motivi logistici, è più agevole per essa avere rapporti diretti con personale decentrato; si tenga anche presente che questi concessionari hanno avuto in passato come naturale riferimento gli uffici di Pescara (dove aveva sede l'ex ufficio III com-

partimentale) ed è anche interesse dell'Ispettorato agevolare tali rapporti ai fini di una gestione più celere ed efficiente dei servizi.

Esistono anche motivi più strettamente logistici che hanno indotto a mantenere il decentramento di tali compiti: per l'amministrazione dei concessionari CB, radioamatori, ecc., ci si avvale, infatti, di un programma a suo tempo elaborato da tecnici della direzione compartimentale di Venezia ed adottato anche dal compartimento Abruzzo; il programma, che risiede presso un elaboratore del CED di Pescara, svolge automaticamente molte delle procedure previste e provvede anche alla stampa della copiosa corrispondenza da inoltrare.

L'accentramento delle funzioni avrebbe comportato, oltre a notevoli problemi organizzativi, anche inevitabili ritardi nell'istruttoria delle pratiche a causa della necessità di inviare prima a Sulmona le stampe effettuate presso il suddetto CED.

In merito alle quattro unità tecniche adibite allo svolgimento delle pratiche del contenzioso radioelettrico, si chiarisce che l'esigenza del decentramento di tali compiti, limitatamente alle province di Pescara, Chieti e Teramo, è nata a seguito di richieste delle locali organizzazioni sindacali che si erano lamentate del notevole carico di lavoro che oberava il personale tecnico presente presso la sede di Sulmona; ed invero per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 24.03.1995, n. 166, al momento della sua istituzione, l'ufficio circoscrizionale disponeva, presso la sua sede, soltanto di unità precedentemente applicate ai servizi radioelettrici dell'ex circolo costruzioni ed in particolare di tre periti del reparto III e di tre tecnici in forza al locale GTOM.

Di conseguenza si è pervenuti ad un accordo, sottoscritto dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nel quale è previsto il decentramento del trattamento delle pratiche relative al contenzioso radioelettrico per le province di Pescara, Chieti e Teramo, poiché esse rientrano nella competenza territoriale del CCRF e del GTOM di Pescara.

Si ritiene, da ultimo, opportuno sottolineare che le misure adottate non sembrano aver penalizzato le aspettative del personale

dell'ex ente Poste che aveva fatto richiesta di transito nei ruoli del Ministero delle comunicazioni ed, infatti, in conseguenza prima dei comandi e, successivamente dell'inquadramento nei ruoli del Ministero di tale personale la situazione numerica delle unità applicate presso la direzione di Sulmona è notevolmente migliorata, passando dalle 8 unità presenti al momento dell'istituzione dell'ufficio circoscrizionale alle attuali 26.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

ARMAROLI. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:

a Genova le prigioni di palazzo Ducale, perfettamente restaurate anche nelle parti decorate che risalgono fino a 4 secoli fa, sono un luogo di eccezionale fascino, in esse vennero rinchiusi personaggi del calibro di Jacopo Ruffini, Nicolò Paganini, Domenico Fiasella, Pieter Muler detto Il Tempesta e molti altri ancora ma purtroppo non sono visitabili;

questo perché per accedervi c'è una scala giudicata da più esperti non sicura e la sovrintendenza non è dell'avviso di sostituirla con una scala a chiocciola a norma perché l'attuale fu installata negli anni trenta da Orlando Grosso e ha evidentemente un suo valore;

da più parti viene peraltro sollevata l'obiezione che basterebbe effettuare visite a piccoli gruppi per scongiurare eventuali pericoli e rendere così accessibile un luogo di grande interesse storico e artistico —:

se non ritenga opportuno assumere iniziative in merito alla vicenda rappresentata la fine di dare la possibilità ai visitatori di non perdere questa occasione di cultura e di arte dal grande impatto emotivo.  
(4-23164)

RISPOSTA. — A seguito dell'interrogazione parlamentare indicata in oggetto è stata interpellata la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Genova che ha

comunicato che in coincidenza con un intervento di restauro e recupero dei locali ospitanti le prigioni di Palazzo Ducale e dei vani interni alla torre del Capitano del Popolo detta « Grimaldina » ha approvato il progetto e seguito i restauri fino alla loro conclusione.

In particolare sono stati recuperati gli intonaci, decorati e non, gli affreschi, i graffiti e quant'altro si trova sulle pareti, quindi le porte, le inferriate e i pavimenti.

Nei vani della torre, per esigenze di sicurezza, evidenziate dai tecnici comunali, la Soprintendenza ha consentito la collocazione, limitatamente alla cella campanaria che era priva di infissi, di quattro grandi lastre di cristallo temperato, con finalità chiaramente protettive.

Per quanto concerne la scala in legno interna alla torre, la Soprintendenza ne ha chiesto il mantenimento per diversi motivi, tra i quali la storicizzazione ormai avvenuta di tale manufatto dovuto a Orlando Grosso (anni '30 di questo secolo), l'inadeguatezza del progetto alternativo, elaborato dal comune, che prevedeva una rampa attraversante la finestra e infine per la non dichiarata necessità di sostituire tale elemento per motivi di sicurezza.

A fronte di quanto sopra e delle difficoltà per la fruizione pubblica degli ambienti restaurati, la Soprintendenza si è dichiarata disponibile, ovviamente, a prendere in considerazione una soluzione alternativa per la scala di accesso, che contemperasse sia le esigenze di tutela, che quelle di sicurezza.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

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

sabato 22 e domenica 23 agosto 1998, secondo quanto riportato dalla cronaca di Civitavecchia del quotidiano *Il Tempo*, si sono verificati alcuni episodi in merito al collegamento svolto per la Sardegna dalla compagnia di navigazione *Sardinia Ferries*;

sabato 22 il traghetto che doveva partire alle ore 9 è salpato, invece, alle ore

7,20 lasciando a terra centinaia di passeggeri;

domenica 23 un altro traghetto che doveva partire alle 9 ha invece lasciato il porto addirittura alle ore 5,05;

nella stessa giornata del 23 una motonave della *Sardinia Ferries*, il cui orario di partenza era stato fissato per le 16,40, ha abbandonato il molo con quaranta minuti di anticipo;

questi episodi, accaduti in uno dei periodi a maggior traffico dell'anno, hanno causato enormi problemi ai passeggeri rimasti a terra pur avendo pagato regolarmente il biglietto;

secondo quanto riportato dal quotidiano sopra menzionato la compagnia in oggetto non avrebbe fornito esaurienti spiegazioni sulle ragioni che l'hanno indotta ad anticipare le « corse » per la Sardegna —:

se intenda verificare se le notizie riportate corrispondano al vero;

in caso affermativo se intenda accertare i motivi che hanno spinto la *Sardinia Ferries* ad adottare comportamenti di quel genere;

se intenda attuare tutte le iniziative che si riterranno necessarie per tutelare i viaggiatori privati di un servizio che era stato regolarmente pagato. (4-19456)

**RISPOSTA.** — *Si fa presente che le condizioni meteorologiche del 22 e 23 agosto 1998 hanno determinato le decisioni prese dalla società Tirrenia di modificare, anticipandole, ritardandole o annullandole, alcune corse sui collegamenti veloci tra la Sardegna ed il continente.*

*Infatti, risulta che la società Tirrenia, non potendo effettuare tutte le corse per le avverse condizioni meteorologiche, ha inteso privilegiare le partenze dalla Sardegna, che in quel periodo registravano un maggior flusso di traffico, non esistendo alcuna alternativa per gli utenti dei mezzi veloci, anziché quelle da Civitavecchia, dove buona parte dei viaggiatori poteva trovare sistema-*

*zione sia su navi della stessa società che su vettori di altre società.*

*La società ha, inoltre, precisato che la corsa effettuata il 23 agosto 1998 alle ore 16.40 era in effetti quella delle ore 9.00 e che comunque la partenza della nave è avvenuta 20 minuti dopo l'ora limite di presentazione per la partenza fissata alle ore 17.20.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**BERGAMO.** — *Ai Ministri dell'interno e dell'università e della ricerca scientifica.* — Per sapere — premesso che:

Arcavacata, in provincia di Cosenza, è la sede dove è stata realizzata negli anni settanta l'università della Calabria;

di recente alcune lamentele si sono levate perché la struttura, per come è stata costruita, pur rivelatasi moderna e funzionale per l'attività didattica, non favorirebbe l'aggregazione sociale;

esistono anche seri problemi relativi alla sicurezza stessa degli studenti ospiti delle unità abitative, soprattutto donne, perché l'area praticamente si spopola di sera e non vi è sufficiente illuminazione delle strade e nemmeno un'adeguata sorveglianza della cittadella universitaria;

il consiglio d'amministrazione dell'università non ha ancora discusso le problematiche rappresentate più volte dagli studenti, per cui questi sono costretti a sostare all'interno dell'area il meno possibile, determinandone involontariamente la desolazione —:

se non sia il caso di intervenire con urgenza per sollecitare il consiglio di facoltà ad adottare immediati ed opportuni provvedimenti tesi a garantire la sicurezza delle unità abitative e per favorire e sostenere secondo lo spirito con cui l'ateneo era stato progettato. (4-14732)

**RISPOSTA.** — *In relazione a quanto evidenziato, con l'atto ispettivo parlamentare di cui all'oggetto, si fa presente che l'Ateneo*

della Calabria, unico in Italia e realizzato con caratteri residenziali, ha dimensioni notevoli, con circa 3000 alloggiati.

Pertanto nel Campus universitario le unità abitative, pur dotate di servizi e infrastrutture, risultano sparse su un territorio assai vasto.

Se gli spazi adibiti ad aggregazione sociale risultano insufficienti, ovvero se l'attuale illuminazione è ritenuta insoddisfacente, ciò è dovuto al fatto che sono ancora in corso i lavori di completamento della sede universitaria, mentre la popolazione studentesca è sempre in aumento.

Comunque, ha precisato il Rettore, interpellato, la illuminazione delle strade che conducono alle unità abitative è di competenza della Provincia di Cosenza e del Comune di Rende.

Gli organi accademici si stanno adoperando in ogni modo affinché le carenze citate vengano colmate nel più breve tempo possibile anche mediante interventi mirati dei predetti enti territoriali e via via che i lavori di costruzione della sede universitaria saranno portati a compimento.

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

l'articolo 12 della legge n. 17 del 1981 consente all'Ente Ferrovie dello Stato, per particolari esigenze di servizio e di sicurezza, di procedere all'eliminazione dei passaggi a livello a raso;

tra i vari passaggi a livello che l'Ente Ferrovie dello Stato ha programmato di eliminare, vi è anche quello posto al chilometro 147+058 della linea ferroviaria lenta Roma-Firenze nei pressi della stazione di Fabro Ficulle, in comune di Fabro (Terni);

in data 18 marzo 1994 il consiglio comunale di Fabro (Terni), approvava la variante al Programma di fabbricazione e

quindi il progetto, presentato dall'ente Ferrovie, di realizzazione di un sottopasso pedonale da utilizzare in sostituzione dell'esistente passaggio a livello posto al chilometro 147+058;

in data 25 novembre 1994 il consiglio comunale di Fabro (Terni), approvava, dopo aver spinto direttamente in questa direzione, una seconda variante al Programma di fabbricazione e quindi un secondo progetto, presentato dall'ente Ferrovie dello Stato, di trasformazione del sottopasso pedonale in carrabile a doppio senso di circolazione;

in seguito all'inizio dei lavori di realizzazione del sottopasso carrabile stesso, durante l'esecuzione degli scavi di sbancaamento, veniva scoperta una falda acquifera superficiale costituente intralcio ed impedimento alla prosecuzione dei lavori e si procedeva, quindi, alla sospensione degli stessi;

in data 26 marzo 1997, il comune di Fabro (Terni), approvava l'ennesimo progetto, presentato dall'ente Ferrovie, per la realizzazione di una passerella pedonale in struttura di calcestruzzo armato ed acciaio, in sostituzione del non più realizzabile — per motivi legati alla presenza di una falda acquifera superficiale — sottopasso carrabile a doppio senso di circolazione;

nello scorso mese di luglio, sulla base di una convenzione apposita stipulata tra il comune di Fabro (Terni) e l'ente Ferrovie, il sindaco del comune medesimo provvedeva, con ordinanza specifica, alla chiusura al traffico veicolare e pedonale, del passaggio a livello esistente al chilometro 147+058, senza che i lavori di realizzazione della passerella pedonale sopraelevata sostitutiva fossero terminati;

alcuni giorni dopo, in seguito a sommosse popolari organizzate dalla popolazione residente nell'area posta oltre il passaggio a livello medesimo, praticamente isolati, con l'ordinanza di chiusura al traffico dello stesso, dal resto della frazione fabrese, il sindaco emanava una seconda

ordinanza specifica con la quale ordinava la riapertura al traffico del passaggio a livello posto al chilometro 147+058;

al termine dei lavori di realizzazione della passerella pedonale sopraelevata, il passaggio a livello posto al chilometro 147+058 della linea ferroviaria lenta Roma-Firenze,

sarà comunque chiuso definitivamente al traffico veicolare e pedonale come previsto dall'articolo 12 della legge n. 17 del 1981;

la passerella pedonale sopraelevata in fase di realizzazione, oltre a costituire un enorme impatto ambientale nel paesaggio in cui si inserisce, non servirà comunque a fungere da comodo e funzionale servizio di collegamento con il resto della frazione di Fabro Scalo;

nonostante siano previste rampe di collegamento per portatori di *handicap* come previsto dalla legge n. 13 del 1989 la necessità di dover raggiungere un'altezza netta di oltre sei metri al fine di permettere il libero passaggio dei convogli ferroviari, comporterà notevoli disagi fisici e psichici alle persone anziane (maggior parte della popolazione interessata) ed al portatore di *handicap* residente oltre l'attuale passaggio a livello, spetto al resto della frazione;

la realizzazione di una passerella pedonale seminterrata, oltre a rivelarsi maggiormente economica sia sotto il profilo dei costi di realizzazione che di quelli di gestione e manutenzione (questi ultimi molto elevati nel caso di strutture in acciaio come quella progettata per la passerella sopraelevata), si rivelerebbe molto più agevole e funzionale rispetto all'utilizzo da parte di persone anziane e disabili in quanto consentirebbe di dover superare un dislivello minore della metà rispetto a quello della sopraelevata;

la realizzazione della passerella pedonale seminterrata costituirebbe, in pratica, il ritorno al progetto originario presentato dall'ente Ferrovie dello Stato e, contemporaneamente, un notevole rispar-

mio economico ed un impatto ambientale dell'opera pressoché nullo;

se non intenda intervenire quanto prima, presso il comune di Fabro (Terni) e la direzione tecnica dell'Ente Ferrovie dello Stato, al fine di ottenere una sospensione immediata dei lavori di costruzione della passerella pedonale sopraelevata;

se non ritenga opportuno invitare la direzione tecnica dell'ente Ferrovie dello Stato a ripensare la progettazione della struttura sostitutiva del passaggio a livello posto al chilometro 147+058 della linea lenta Roma-Firenze all'altezza della stazione di Fabro-Ficulle (Terni) facendo ritornare l'ente Ferrovie stesso nell'ottica di realizzare una passerella pedonale seminterrata al posto della sopraelevata —:

quali iniziative intenda adottare al fine di far prevalere sugli interessi dell'ente Ferrovie dello Stato quelli dei cittadini e delle persone disabili, in particolare, e di quelle anziane che dovranno servirsi della struttura che l'ente Ferrovie dello Stato realizzerà in sostituzione del passaggio a livello attualmente esistente al chilometro 147+058. (4-21221)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento alla problematica sollevata, le Ferrovie dello Stato, interessate al riguardo, hanno riferito quanto segue.*

*I lavori per la realizzazione delle opere sostitutive del passaggio a livello posto al km 147+058 della linea ferroviaria Roma-Firenze (linea lenta) nel Comune di Fabro (TR), in località Fabro Scalo sono in via di ultimazione. Tale passaggio a livello manovrato dalla limitrofa stazione F.S., è inserito nel programma di soppressioni oggetto della concessione di prestazioni integrate con il Consorzio ITAL.CO.CER. di Roma, regolata dalla Convenzione n. 64/85 e successivi atti modificativi.*

*Il Concessionario definì la tipologia e l'ubicazione delle opere sostitutive di concerto con l'Amministrazione comunale, redigendone la progettazione definitiva dopo aver ottenuto il benestare tecnico preliminare da parte delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*

*Il Consiglio comunale di Fabro deliberò, poi, l'approvazione di tali progetti e della Convenzione che regola i rapporti tra le Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il Comune medesimo con la soppressione del passaggio a livello in questione.*

*Anche la Regione Umbria espresse parere favorevole di conformità agli strumenti urbanistici vigenti nel Comune di Fabro e dichiarò la compatibilità paesistico-ambientale delle opere sostitutive da realizzare; queste ultime sono costituite da una passerella pedonale ubicata nei pressi del fabbricato viaggiatori della stazione F.S. di Fabro ad una distanza di circa 300 metri dall'attuale passaggio a livello, e dalla sistemazione e completamento di una viabilità alternativa già esistente.*

*Occorre precisare che le opere sono realizzate nel rispetto di tutte le norme vigenti, ivi compresa quella in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.*

*In particolare, la passerella è munita di rampe con pendenza massima dell'8% e scale che consentono l'accesso anche ai due marciapiedi di stazione senza l'attraversamento dei binari da parte dei clienti del servizio ferroviario. L'opera sostitutiva peraltro elimina per i pedoni ed i disabili il disagio attualmente esistente nell'attraversamento del passaggio a livello dovuto alla presenza delle rotaie e alla concomitanza del traffico veicolare.*

*Oltre alla suddetta passerella, è stata realizzata la viabilità alternativa che consente uno snellimento del traffico veicolare con un modesto allungamento del percorso.*

*La scelta del sottopasso, pur procurando una diminuzione del dislivello da superare per l'attraversamento della sede ferroviaria, avrebbe comportato sia un sensibile aumento dei costi dell'intervento, sia nel futuro una costosa gestione a carico del Comune di Fabro di un impianto di pompaggio delle acque sia meteoriche sia di percolazione.*

*Peraltro, la particolare natura geologica dei terreni interessati dagli scavi, che molto ha influito sulla modifica della scelta progettuale originariamente individuata in un sottovia, avrebbe richiesto l'adozione di costose opere di presidio e consolidamento*

*non soltanto per realizzare il sottopasso, ma soprattutto per garantire la stabilità del tracciato ferroviario in esercizio.*

*In sintesi, la soppressione del passaggio a livello di Fabro Scalo, mediante la soluzione progettuale individuata, limitando i costi complessivi di realizzazione, consente un indubbio incremento dei parametri di sicurezza sia del traffico veicolare e pedonale sia dell'esercizio ferroviario, eliminando l'intersezione a raso che rappresenta comunque un potenziale rischio.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

CAPARINI, FAUSTINELLI, MOLGORA e CÈ. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

*il 20 aprile 1998, alle ore 4,30, in località « Bala », nel comune di Darfo Boario Terme, provincia di Brescia una frana di 500 mila metri cubi di roccia interrompe la strada comunale via Marconi (ex Anas strada statale 42) tra Boario e Corna di Darfo oltre che la linea ferroviaria Brescia-Edolo gestita dalla Ferrovie Nord Milano spa e l'alveo del fiume Oglio. La frana ha provocato una vittima che transitava con il proprio automezzo al momento del collasso;*

*il movimento franoso è qualificabile come frana di crollo con un'altezza del fronte di circa 45 metri, larghezza minima in nicchia 20 metri e larghezza massima 50 metri. L'accumulo è formato da grossi blocchi a forma prismatica con volume massimo di 20 metri cubi, con estensione per un fronte di circa 60 metri. Il volume stimato dell'accumulo di frana è di circa 7.000 metri cubi;*

*a seguito della frana sono state evacuate con ordinanza sindacale due abitazioni ubicate immediatamente sotto al parete rocciosa in prossimità della frana;*

*il 19 marzo 1931 una frana delle medesime proporzioni si rovesciò sulla ferrovia mentre tra la fine del 1981 e l'inizio*

del 1982 l'allora strada statale 42 rimase bloccata per un mese. L'area in cui si è verificato il movimento franoso è stata oggetto di interventi di consolidamento superficiale a cura del Genio civile di Brescia per la protezione della caduta massi della strada sottostante in quanto si erano manifestati crolli localizzati di piccola volumetria. Sul versante sovrastante erano state individuate situazioni di instabilità legate alla presenza di blocchi con ingenti volumetrie (fino a 400 mc) e di conseguenza erano state effettuate opere di sot-tomurazione per quelli incombenti sulla strada e sulla ferrovia;

il 24 agosto 1995 il comando dei vigili del fuoco della stazione comunicava alla prefettura di Brescia e al comune di Darfo Boario Terme la caduta di materiale franoso nella medesima località « Comunicasi che in data 23 agosto 1995 personale di questo comando è intervenuto per effettuare sopralluogo all'interno di un piazzale adibito a stazione di servizio, sito nel centro abitato del comune di Darfo Boario Terme (Brescia) in Corso Italia n. 1, a causa della caduta a ridosso del piazzale di materiale franoso distaccatosi da parete rocciosa prospiciente. Il piazzale è di proprietà di Cittadini Antonio e il distributore di carburanti liquidi « Ip » è condotto in gestione da Anna Tagliaferri. Presenti sul posto all'arrivo del funzionario di servizio del comando: carabinieri, sindaco del comune, vigili urbani e gestore del distributore di carburanti. Il piazzale era già stato inibito al pubblico mediante transenne presidiate da carabinieri e vigili urbani. Dal sopralluogo, effettuato a partire dalle ore 24 con l'ausilio di fotocellula, si è riscontrato che il distacco di materiale roccioso dalla parete alta 40 metri è stato della consistenza di circa 5 metri cubi e si è originato intorno ad un punto che è stato individuato all'altezza di 25 metri dal piano strada in corrispondenza del box del distributore. Ciò si è evinto per la presenza di una « nicchia » sulla parete alla base della quale è rimasto materiale sciolto ancora pericolante. Il materiale distaccatosi a quell'altezza ha poi trascinato con sé altro materiale posto a livelli inferiori, come è

visibile nelle parti in cui è stata intaccata la vegetazione rampicante. Inoltre sempre in prossimità di detta nicchia si è riscontrato, oltre alla presenza di fessure al di sotto della stessa, dovute alla rottura per schiacciamento della roccia in seguito alla caduta di materiale sovrastante, anche quella di fratture di maggiore entità che presuppongono ormai il disfacimento della continuità della parete, con possibilità di futuri ulteriori distacchi. Il quadro generale dello stato di dissesto della parete rocciosa tuttavia, lascia presupporre che il fenomeno franoso possa interessare soltanto lo strato superficiale. Le cause scatenanti dell'evento possono imputarsi certamente alle infiltrazioni d'acqua generate dai recenti eventi meteorici, quelle primarie invece sono da ricercarsi nella storia pregressa subita dalla roccia nel corso del tempo. Non sembra sia stata interessata dal fatto una galleria sottostante scavata nella roccia, risalente al periodo bellico, il cui ingresso si apre sulla stessa parete interessata dalla frana. Al termine del sopralluogo si disponeva infine, come misura di salvaguardia della pubblica e privata incolumità, l'inibizione al pubblico della zona di pericolo all'interno del piazzale adibito a stazione di servizio mediante transennamento. Pertanto prima che esso possa essere riutilizzato, è necessario che vengano eseguiti tutti i lavori di manutenzione straordinaria e di ripristino che il caso richiede, previa l'effettuazione di ulteriori verifiche specialistiche da parte degli enti competenti. Il comune di Darfo Boario Terme è pregato di notificare la presente al proprietario ed al gerente di cui sopra;

il 24 aprile 1998 i dirigenti degli uffici: *post-emergenza* Fossati, pronto intervento Mannucci, direttore generale territorio e edilizia residenziale presbiterio, servizio protezione civile Raja, servizio difesa del suolo Elefanti, direttore generale opere pubbliche e protezione civile Sfondrini e ufficio reti ferroviarie idrovie ed intermodali Baruffaldi hanno siglato un documento nel quale, partendo dal presupposto che non è ipotizzabile uno spostamento totale del tracciato della ferrovia,

sostengono che la sede ferroviaria potrà essere protetta in modo accettabile con la realizzazione, a cura delle Ferrovie Nord Milano spa, di una difesa passiva, da localizzare in prossimità della vecchia sede stradale, composta da un muro con vallo di contenimento a tergo e con galleria artificiale. Questo tipo di intervento potrà essere effettuato con l'obiettivo di proteggere la sede ferroviaria da crolli rocciosi dal ciglio e dal corpo della frana, mentre nel caso di destabilizzazione e crollo dei grossi blocchi presenti nella porzione superiore del versante, la galleria paramassi comunque realizzata, non potrà garantire la protezione totale dal movimento. Un accettabile livello di sicurezza per il transito dei convogli potrà essere raggiunto tramite l'installazione di un sistema di monitoraggio in tempo reale direttamente collegato ai sistemi di sicurezza ferroviaria e finalizzato al controllo delle principali situazioni di instabilità del versante. Gli interventi definitivi prospettati a protezione della linea ferroviaria dovranno essere concordati tra regione Lombardia e le Ferrovie Nord Milano spa che si dovranno far carico della progettazione e realizzazione delle opere sulla base di un finanziamento che la direzione generale trasporti e mobilità potrà attivare tramite i disposti della legge regionale n. 31 del 1996. In prima approssimazione di possono valutare costi complessivi per circa 1,3 miliardi per la realizzazione di muro tirantato con vallo paramassi, galleria artificiale con fondazioni su micropali e monitoraggi in automatico;

il sostituto procuratore di Brescia Fabio Salamone e il procuratore Capo Giancarlo Tarquini hanno aperto un fascicolo sull'intera vicenda;

l'interruzione del collegamento ferroviario ha messo in grave crisi il comparto siderurgico, strategico per l'economia della zona, in quanto il trasporto su gomma non riesce a garantire l'afflusso di materia prima per la lavorazione. Molte aziende del settore hanno annunciato il ricorso alla cassa integrazione a zero ore per i dipendenti;

le Ferrovie nord Milano Esercizio spa hanno sollecitato l'amministrazione comunale di Darfo Boario Terme, la regione Lombardia e l'ispettorato alla motorizzazione per ottenere l'autorizzazione al ripristino della linea merci -:

se il Ministro intenda destinare le necessarie risorse per la realizzazione di opere indispensabili alla tutela dei cittadini, dell'ambiente e strategiche per lo sviluppo economico dell'area camuno-sebina;

se non ritenga necessario appurare le responsabilità dei protagonisti di questa luttuosa vicenda e attuare le azioni che consentano agli enti locali di individuare ed intervenire nella salvaguardia e tutela del territorio. (4-18395)

*RISPOSTA. — Dagli accertamenti esperiti relativamente alla frana che il 20 aprile 1998 nel comune di Darfo Boario Terme, località « Bala », ha causato un incidente mortale e l'interruzione dei collegamenti della linea ferroviaria Iseo-Edolo e della strada comunale di via Marconi ex Anas strada statale n. 42, è emerso che il distacco di circa 7.500 metri cubi di materiale roccioso si è verificato in zona esterna alla pertinenza ferroviaria e che la vittima stava percorrendo con il proprio automezzo via Marconi.*

*Come noto, la Procura della Repubblica di Brescia ha aperto un'inchiesta per l'accertamento di eventuali responsabilità penali.*

*La Società Ferrovie Nord Milano Esercizio ha immediatamente istituito un servizio automobilistico sostitutivo tra le stazioni di Darfo-Corna e Cogno-Esine con l'effettuazione, come da orario, delle fermate intermedie di Boario Terme e Pian di Borno.*

*Per quanto riguarda il servizio merci la cui sospensione ha creato notevoli difficoltà alle aziende servite dalla linea ferroviaria, la Ferrovie Nord Milano Esercizio, con provvedimento dell'USTIF della Lombardia, del 12 giugno 1998, ha ristabilito, a partire dal 16 giugno 1998, la circolazione ferroviaria limitatamente al servizio merci, secondo le modalità di traino, spinta e guardiania rap-*

presentate nell'ordine di servizio n. 15/98 disposto dalla Direzione Esercizio Iseo.

Al fine di ripristinare i collegamenti in condizione di sicurezza, la Società Ferrovie Nord Milano Esercizio ha sottoscritto un protocollo d'intesa con la regione Lombardia e il comune di Darfo che prevede: la redazione di un progetto per gli interventi da eseguire, l'articolazione nel tempo degli interventi stessi, l'assunzione degli oneri finanziari tra i vari soggetti, ed infine, le misure provvisorie per ristabilire il transito stradale e ferroviario per i passeggeri.

L'intervento che richiede un finanziamento complessivo di 3,8 miliardi di lire e la cui copertura finanziaria sarà a carico della legge regionale n. 31/96, prevede due fasi: una fase provvisoria determinata a ristabilire il servizio passeggeri mediante alcune misure di salvaguardia del tracciato ferroviario; una fase definitiva che prevede, oltre alle necessarie opere di consolidamento, la costruzione di una nuova sede ferroviaria spostata di circa 10 metri verso il fiume Oglio e la realizzazione della nuova infrastruttura stradale in affiancamento alla ferrovia.

Per i lavori della prima fase, da concludersi nel mese di dicembre dello scorso anno, la Società Ferrovie Nord Milano Esercizio ha anticipato la spesa richiesta per un importo di lire 970 milioni.

L'avvio dei lavori della seconda fase, è invece previsto nel corso del corrente anno, una volta definiti i relativi criteri progettuali.

Per quanto concerne la destinazione di risorse per la realizzazione di opere destinate alla tutela dei cittadini, per quanto di competenza, questo Ministero ha provveduto in passato ad assegnare, alla Società Ferrovie Nord Milano Esercizio concessionaria dell'esercizio sulla linea Brescia-Iseo-Edolo, circa 86 miliardi di finanziamenti con la legge n. 910/86, per il potenziamento ed ammodernamento della linea, nonché per un miglioramento della sicurezza.

Poiché con legge n. 611/96 che costituisce un rifinanziamento della legge n. 910/86, sono stati assegnati 1.000 miliardi per il potenziamento e ammodernamento delle ferrovie in concessione, l'Amministrazione

ha provveduto ad assegnare un ulteriore finanziamento pari a lire 35 miliardi per il completamento del programma dei lavori relativi alla sicurezza, già predisposto dalla Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

CARUSO e NUCCIO CARRARA. - Al Ministro dei trasporti e della navigazione. - Per sapere - premesso che:

nella riunione istruttoria della conferenza tenutasi a Fiuggi dal 17 al 19 novembre 1997 per la concessione di autolinee ordinarie e di gran turismo di competenza statale è stato disposto il rinvio della trattazione di alcuni affari fissati per quella data a causa di una carenza procedurale negli adempimenti necessari per la convocazione della riunione stessa;

la Sais autolinee spa di Enna, interessata alla trattazione degli affari iscritti all'ordine del giorno di quella conferenza, con nota del 15 gennaio 1998 diretta al ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - D.C. III - divisione 32 - in attesa di altra convocazione per la continuazione dei lavori, ha diffidato lo stesso ministero a non accettare integrazioni da includere nell'eventuale nuovo ordine del giorno e a non prendere in esame altre istanze nel frattempo pervenute, essendo tutto questo in contrasto con i principi generali vigenti in materia e perché si potrebbero verificare modifiche tali da comportare illegittimità dei provvedimenti da adottare;

il ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - D.C. III - divisione 32 - con nota n. 339 prot. dell'11 febbraio 1998 ha comunicato alla Sais Autolinee di Enna che tutti i procedimenti, che non è stato possibile esaminare nella istruttoria di Fiuggi del 17-19 novembre 1997, saranno esaminati nella prossima riunione istruttoria soltanto "ora per allora", ossia sulla base di

tutte le istanze già pervenute per la precedente riunione con esclusione assoluta di integrazioni delle stesse. La scrivente amministrazione non si esime comunque dall'inserire nell'ordine del giorno della prossima riunione l'analisi di eventuali ulteriori procedimenti istruttori per i quali siano già maturati i tempi normativamente fissati, posto che tale circostanza non può avere incidenza alcuna sulla perfetta regolarità e legittimità della riunione stessa »;

nonostante le assicurazioni fornite dal ministero dei trasporti, l'ordine dei lavori della riunione istruttoria convocata a Salerno nei giorni 3-5 luglio risulta essere notevolmente integrato rispetto all'ordine dei lavori di Fiuggi, ed in particolare per avere ammesso a discussione due istanze di modifiche presentate dalla Sais Viaggi in data successiva alla citata conferenza di Fiuggi, tutto ciò con grave nocumento degli interessi concessionali della Sais Autolinee spa;

in definitiva ignorando la normativa e comunque i principi vigenti in materia, si tenta di fare passare come mera modifica la istituzione di una nuova linea —:

se non ritenga di dovere disporre che nella conferenza fissata a Salerno per i giorni 3-5 luglio debbano essere trattate esclusivamente le istanze rinviate in quella di Fiuggi, dando così attuazione a quanto affermato dal ministero stesso che nella nuova riunione istruttoria saranno prese in esame — « ora per allora » — le istanze non trattate in quella sede. (4-18588)

RISPOSTA. — *Gli accertamenti esperiti presso i competenti Uffici di questa Amministrazione hanno evidenziato che è per economicità amministrativa che nell'ordine del giorno relativo alla riunione istruttoria di Salerno del 3-5 luglio 1998, indetta per la concessione di autolinee, non è stata contemplata la sola discussione delle istanze per le quali era stato disposto il rinvio nella precedente riunione istruttoria di Fiuggi tenutasi nel novembre 1997. Ciò in quanto nelle more si erano già regolarmente aperti nuovi procedimenti istruttori ed erano ma-*

*turati i tempi per la discussione delle istanze concernenti l'istituzione o le modifiche di altre autolinee.*

*L'Amministrazione ha, infatti, ritenuto inutile ed antieconomico indire per motivi puramente formali una riunione per la discussione delle istanze non esaminate a Fiuggi e una distinta riunione per l'esame di tutte le altre istanze per le quali si era conclusa la fase preliminare dell'istruttoria.*

*Il fatto che all'ordine del giorno della riunione di Salerno siano state inserite e discusse in quella sede nuove domande di modifica non ha pregiudicato le situazioni giuridiche dell'impresa SAJS Autolinee di Enna, posto che le valutazioni di tali istanze da parte dell'Amministrazione tengono conto anche di eventuali variazioni concernenti le posizioni concessionali oggetto delle istanze rinviate nella riunione avvenuta a Fiuggi.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

CASTELLANI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

il programma della coalizione di maggioranza non trascura il ruolo determinante della diffusione della conoscenza dell'arte soprattutto a favore delle nuove generazioni;

l'apertura dei musei di palazzo Massimo e della Galleria Borghese ha rappresentato un avvenimento di sicuro rilievo nel panorama culturale del nostro Paese;

al museo di Palazzo Massimo è consentito l'ingresso gratuito agli studenti di scuole medie superiori di età inferiore a 18 anni e agli studenti universitari delle facoltà di architettura e beni culturali ed equipollenti previa autorizzazione della Sovrintendenza;

alla Galleria Borghese viene praticato il prezzo scontato (lire 2000) agli studenti medi, ma solo se studenti delle scuole d'arte (istituti e accademie) e delle facoltà di architettura delle università;

il diritto a fruire dei beni culturali nell'età giovanile dovrebbe essere generalizzato —:

se non intenda adottare provvedimenti affinché sia consentito l'accesso agevolato a musei e stabilimenti culturali ai giovani fino a venti anni, indipendentemente dal corso di studi seguito. (4-19432)

**RISPOSTA.** — *Si risponde all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto con la quale si chiede che vengano adottate misure tese ad agevolare l'accesso dei giovani ai musei ed altri luoghi espositivi dello Stato.*

*Al riguardo si comunica che, sulla base dell'esperienza maturata nel primo anno di applicazione del regolamento attuativo della legge 25 marzo 1997, n. 78, adottato con decreto ministeriale 11 dicembre 1997, n. 507, questo Ministero ha predisposto uno schema di regolamento, attualmente all'esame del Consiglio di Stato, con il quale sono state previste alcune modifiche relative alle agevolazioni in favore di alcune categorie di soggetti per l'ingresso ai luoghi anzidetti.*

*In particolare si è ritenuto di dover modificare la disciplina dell'ingresso gratuito innalzando a sessantacinque anni il limite di età oltre il quale è prevista l'esenzione dal pagamento del biglietto e concedendo una riduzione di prezzo, pari alla metà dell'importo prescritto, ai giovani in età compresa tra i diciotto e i venticinque anni, soprattutto allo scopo di incentivare tali soggetti a frequentare i luoghi espositivi.*

*Sono state previste altresì la riduzione di prezzo, sempre in misura del 50%, in favore degli insegnanti con incarico a tempo indeterminato nelle scuole statali e l'esenzione dal pagamento del biglietto per alcune categorie di studenti delle università statali che per motivi di studio devono avere un contatto più frequente con gli istituti museali e per gli studenti delle accademie di belle arti, estendendola nel contempo ai docenti.*

*Non appena acquisito il parere del Consiglio di Stato il provvedimento verrà trasmesso alle competenti Commissioni per-*

*manenti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati.*

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

**CENTO.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

alcuni bambini sono affetti da alterazioni metaboliche congenite e molti dei disturbi metabolici possono essere prevenuti, una volta identificati, mediante diete opportune, rimozione dei metaboliti tossici o ripristino della via enzimatica interrotta;

nel 1991 è stato istituito presso il Policlinico Umberto I di Roma e diretto dal professor Salerno, il servizio di enzimologia clinica, al quale si rivolgono numerosi bambini con gravi *deficit* psicomotori;

il servizio è referente per lo studio del rapporto fra autismo ed iperuricemia della *Purine research society*, con sede negli Usa;

alcuni casi di *deficit* enzimatico sono già stati individuati e ciò ha permesso di prospettare un intervento terapeutico dietetico specifico ancora in fase di sperimentazione;

altre indagini diagnostiche-metaboliche riguardanti altri *deficit* enzimatici sono in corso di esecuzione o di progettazione;

nei giorni scorsi è stato comunicato ai genitori dei bambini che usufruivano del servizio la soppressione del servizio speciale di enzimologia, in quanto la sua attività potrebbe essere svolta da altre strutture del policlinico;

di fatto però, gli utenti sono stati privati dell'unico laboratorio esistente a Roma e nell'Italia centro-meridionale capace di eseguire studi biochimico-metabolici di avanguardia, utili per un'eventuale diagnosi della malattia —:

se sia a conoscenza dei fatti e quali siano le valutazioni;

quali iniziative intenda adottare, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti, perché il servizio venga ripristinato,

eliminando così il disagio dei numerosi piccoli pazienti. (4-08993)

*RISPOSTA. — Con riguardo a quanto richiesto, si fa presente che il Commissario del Governo della Regione Lazio ha interessato la Regione stessa in merito a quanto segnalato nell'interrogazione in riferimento.*

*La Regione ha comunicato che allo stato attuale le questioni attinenti all'organizzazione del Policlinico Umberto I, esulano dalla competenza della Regione, poiché il decreto-legge 502/1992, e successive modificazioni e integrazioni, prevede per i policlinici universitari autonomi poteri gestionali, patrimoniali e contabili.*

*Questo Ministero, d'altra parte, nel quadro della autonomia delle Università e alla luce dell'attuale assetto normativo in materia di sanità pubblica, non ha poteri sostitutivi o di indicazione di linee politico-gestionali la cui scelta ricade interamente sugli organi dell'«azienda universitaria» Policlinico.*

*Per tale motivo questo Ministero non ha possibilità alcuna di emanare atti amministrativi finalizzati al ripristino del soppresso servizio di enzimologia clinica.*

*Ogni decisione in merito è demandata alla responsabile determinazione degli organi di governo del Policlinico universitario che autonomamente valuteranno, con riguardo alle esigenze didattiche ed assistenziali, se spostare il servizio in altre strutture, sopprimerlo o ripristinarlo.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

la Corte costituzionale, con sentenza dell'8 maggio 1997 n. 135, resa in sede di conflitto di attribuzioni, ha annullato il decreto del ministero dei trasporti e della navigazione del 19 gennaio 1996, recante « Nuovi criteri e direttive per la distrazione degli autobus del servizio di linea al no-

leggio e viceversa », nonché la relativa circolare del 19 marzo 1996;

il codice della strada lascia adito ad un'imperfetta e contrastante interpretazione: infatti, se è vero che il comma 6 dell'articolo 82 prevede l'emanazione di direttive ministeriali per l'utilizzo degli autobus da noleggio sulle autolinee e viceversa, l'ultima parte del quarto comma dell'articolo 87 dà la facoltà all'ente concedente di autorizzare autobus di linea per noleggio, purché non sia pregiudicata la regolarità del servizio; queste interpretazioni possono tradursi in situazioni di intollerabilità o di « abuso di potere » da parte delle varie motorizzazioni;

la modifica dell'articolo 82 del codice della strada, comma 6, è urgente; essa darebbe alle aziende italiane la possibilità di competere con la concorrenza degli operatori esteri ed eviterebbe il conflitto di competenza fra gli organismi italiani;

sulla questione dell'utilizzo in maniera ottimale degli autobus, si eviterebbe di incrementare i costi alle aziende e si permetterebbe la flessibilità nello svolgimento dei servizi —:

se non ritenga di emanare al più presto direttive atte a superare temporaneamente il vuoto normativo venutosi a creare. (4-11675)

*RISPOSTA. — Per colmare il vuoto normativo determinatosi a seguito della sentenza della Corte Costituzionale dell'8 maggio 1997, n. 135, di annullamento del decreto ministeriale del 19 gennaio 1996 concernente nuovi criteri e direttive per la distrazione degli autobus dal servizio di linea al noleggio, l'Amministrazione ha provveduto a regolamentare, in via transitoria ovvero per un anno, a partire dal 14 marzo 1998, data di entrata in vigore del decreto in parola, la distrazione degli autobus dal servizio di linea a quello di noleggio con conducente e viceversa, conformemente a quanto statuito dalla Corte Costituzionale.*

*Essendo prossima la scadenza, con successivo decreto ministeriale si è disposta la*

proroga per ulteriori sei mesi delle disposizioni contenute nel provvedimento sopra citato del 27 febbraio 1998, fatto salvo quanto disposto dall'articolo 105, comma 2, lettera a) del decreto legislativo del 31 marzo 1998, n. 112, che ha conferito alle Regioni il compito di rilasciare, per le sole autolinee di propria competenza, le autorizzazioni al diverso impiego degli autobus dal servizio di noleggio con conducente al servizio di linea.

Nel rispetto delle nuove competenze attribuite alle Regioni, nel provvedimento di proroga è stata pertanto disciplinata la materia per ciò che attiene il rilascio dell'autorizzazione per la distrazione degli autobus dal servizio di noleggio con conducente a quello di linea relativamente alle autolinee di competenza statale nonché il rilascio dell'autorizzazione ex articolo 82, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni per la distrazione degli autobus dal servizio di linea a quello di noleggio con conducente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

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

da pochi giorni la Tirrenia ha istituito dei collegamenti tra la penisola e il porto di Olbia con navi veloci. Durante il giorno si può raggiungere la Sardegna in circa tre ore e mezzo. Durante la notte il collegamento offerto prevede una durata del viaggio di oltre cinque ore. Le tariffe applicate nei collegamenti diurni e notturni sono uguali, pur essendo il servizio offerto diverso in quanto la corsa notturna risulta di durata superiore di quasi due ore rispetto a quella diurna. La durata maggiore della corsa si traduce in un risparmio per la compagnia di navigazione, in termini di carburante e di sfruttamento delle navi, ma non produce alcun effetto tariffario, in termini di risparmio, per gli utenti;

non è possibile la logica giustificata che vuole « mediare » il costo del biglietto, in quanto si troverebbero penalizzati utenti, quelli delle corse notturne, che non

hanno nulla da spartire con quelli che usufruiscono del servizio diurno —:

quali ragioni giustificano la tariffa unica applicata dalla Tirrenia nei collegamenti veloci con la Sardegna in considerazione del fatto che il servizio notturno offerto è più lento di circa due ore rispetto a quello diurno. (4-18397)

RISPOSTA. — Si rappresenta che nei collegamenti veloci da e per la Sardegna, istituiti nell'arco delle 24 ore, la Società Tirrenia non applica una tariffa unica.

Sulla linea Civitavecchia-Olbia esistono, infatti, due diverse tariffazioni e precisamente una relativa al collegamento veloce diurno (alta velocità) ed un'altra relativa al collegamento notturno (velocità di esercizio pari a 23 nodi), per il quale è prevista una durata maggiore della traversata.

Per il viaggio notturno viene pertanto applicata una tariffa più bassa (15 mila lire in meno) rispetto a quella praticata per le corse più veloci diurne.

Peraltro il posizionamento orario delle corse notturne scaturisce anche dalla necessità di conciliare l'orario dei mezzi veloci nei porti della Sardegna, con l'inizio delle attività portuali nei porti medesimi, senza tuttavia escludere il maggior riposo degli stessi passeggeri.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

COLOMBINI. — Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:

l'articolo 14 della legge n. 166 del 1992 prevede che il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, provveda alla formulazione della tariffa professionale per i periti assicurativi;

nel lontano 1995, sovvertendo ogni procedura, l'Ania, organizzazione delle compagnie di assicurazione, propose al ministro interrogato un'ipotesi tariffaria che venne respinta sia da numerose organizzazioni sindacali e di categoria, sia dal predetto ministero con lettera del 5 giugno

1995, protocollo n. 76516, sia dal rappresentante del ministero di grazia e giustizia all'uopo cooptato nella Commissione nazionale periti assicurativi, sia dal 50 per cento dei rappresentanti dei periti presenti in tale consesso a cui compete parere obbligatorio, ma non vincolante;

negli anni successivi, nonostante i ripetuti solleciti da parte delle organizzazioni sindacali e di categoria, il ministero non ha provveduto ad adempiere a precisi obblighi legislativi;

solo recentemente il ministero interrogato ha formulato un'ipotesi di tariffa professionale riprendendo nella sostanza la già respinta proposta dell'Ania del 1995;

le organizzazioni sindacali e di categoria avevano formulato congiuntamente una bozza di «Regolamento tariffario», come previsto dal ministero di grazia e giustizia —:

quali motivi abbiano indotto il ministero interrogato a far propria l'ipotesi di tariffa professionale respinta nel 1995, ipotesi rimasta pressoché invariata e a non tener conto delle proposte unitarie delle organizzazioni di categoria, delle osservazioni formulate dal rappresentante del Ministero di grazia e giustizia e delle recenti tariffe professionali orarie approvate dal Ministero di grazia e giustizia che sovrintende a tutte le professioni. (4-18956)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente quanto segue.

Con legge 17.02.1992, n. 166 è stato istituito, come noto, il Ruolo Nazionale dei periti assicurativi per l'accertamento e la stima dei danni ai veicoli a motore ed ai natanti soggetti alla disciplina della legge 24.12.1969, n. 990, derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio degli stessi.

L'articolo 14 della citata legge 166/1992 prevede due tipi di tariffa delle prestazioni dei periti assicurativi:

a) al comma 1 la tariffa delle prestazioni rese all'utenza diversa dalle imprese o enti assicurativi;

b) al comma 2 la tariffa delle prestazioni rese ad imprese od enti assicurativi.

*Secondo la prescrizione legislativa, nel primo caso la tariffa viene determinata con decreto del Ministro dell'industria, sentite la Commissione Nazionale per i periti assicurativi di cui all'articolo 7 della stessa legge 166/1992, e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei periti iscritti nel Ruolo, nonché l'Associazione rappresentativa delle imprese di assicurazione (ANIA).*

*Per quanto concerne, viceversa, le prestazioni rese alle imprese o enti assicurativi, la tariffa viene determinata — stabilisce la disposizione normativa — «d'intesa, dalle associazioni dei periti maggiormente rappresentative sul piano nazionale e dall'associazione rappresentativa delle imprese di assicurazione ed è approvata con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. In caso di mancata intesa la tariffa è determinata a norma del comma 1», e quindi secondo la procedura indicata per la determinazione della tariffa relativa alle prestazioni rese all'utenza diversa dalle imprese di assicurazione.*

*Il comma 3 dello stesso articolo 14 prevede, poi, che per la determinazione della tariffa a norma del comma 1, vengano chiamati a partecipare alle riunioni della Commissione Nazionale «esperti nella particolare materia».*

*Tali esperti sono stati, poi, individuati dal Ministero dell'Industria in un rappresentante del Ministero di Grazia e Giustizia e in un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia.*

*Per quanto riguarda la determinazione della tariffa delle prestazioni rese ad imprese o enti assicurativi è stata constatata, dopo ripetuti tentativi effettuati dalla competente Direzione Generale del Ministero dell'industria, l'impossibilità di pervenire ad un accordo totalitario tra le organizzazioni peritali maggiormente rappresentative e l'ANIA, pur in presenza di un accordo sottoscritto fin dal 5.12.1994, rinnovato poi in data 12.6.1996 e da ultimo in data 20.3.1997, tra la stessa ANIA ed alcune soltanto delle organizzazioni di categoria dei periti assi-*

curativi e precisamente le seguenti: AICIS-ANPA-SNAPIA-SNAPIS-ULPA.

Per quanto riguarda le organizzazioni a livello nazionale dei periti assicurativi, giova precisare, per completezza di informazione, che in occasione del rinnovo della Commissione Nazionale ex articolo 7 della legge 166/1992, effettuato con decreto ministeriale 23.1.1997, è stato accertato, in relazione allo scopo perseguito da ciascuna organizzazione risultante dai rispettivi statuti, che debbono intendersi organizzazioni sindacali le seguenti sigle:

S.N.A.P.I.S. - Sindacato Nazionale Autonomo Infortunistica Stradale;

FEDERPERITI;

S.N.A.P.I.A. - Sindacato Nazionale Periti Industriali Assicurativi;

U.I.P.A. - Unione Italiana Periti Assicurativi.

Debbono, viceversa, intendersi come associazioni professionali non aventi natura sindacale:

A.I.C.I.S. - Associazione Italiana Consulenti d'Infortunistica Stradale;

C.I.C.A.P.E.C. - Confederazione Italiana Collegi Associazioni Periti Esperti e Consulenti;

Consiglio Nazionale dei Periti Industriali.

Inoltre si dovrebbero ritenere organizzazioni sindacali lo S.N.A.P.I. - Sindacato Nazionale Periti Industriali e l'A.N.P.A. - Associazione Nazionale Periti Assicurativi, pur non avendo tali organizzazioni trasmesso al Ministero dell'industria i relativi statuti.

In relazione, poi, al numero degli iscritti, è stato ritenuto che le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale siano lo S.N.A.P.I.S. e la Federperiti, mentre le organizzazioni professionali maggiormente rappresentative siano l'A.I.C.I.S. ed il Consiglio Nazionale dei Periti Industriali. Pertanto tali quattro organizzazioni sono entrate a far parte con i

propri rappresentanti della Commissione Nazionale di cui all'articolo 7 della legge 166/1992.

In sede d'esame da parte della Commissione Nazionale della questione delle tariffe in relazione a quanto prescritto dall'articolo 14 - commi 1 e 2 - della legge 100/1992, sono sorte, peraltro, notevoli perplessità che di seguito si illustrano:

1. In primo luogo si è posto il problema se i decreti ministeriali previsti dalla suddetta norma per la determinazione delle tariffe professionali dei periti assicurativi abbiano o meno natura regolamentare ai sensi dell'articolo 17 - comma 3 - della legge 23.8.1988 n. 400 e, conseguentemente, se debba essere o meno seguito l'iter procedurale indicato dallo stesso articolo 17 - comma 4 - della legge medesima, tenuto conto che l'articolo 14 della legge 166/1992 nulla stabilisce al riguardo e che provvedimenti amministrativi che fissano tariffe per altre categorie professionali vengono emanati ai sensi della legge 400/1988 (v., ad esempio, la tariffa determinata dal Ministero di Grazia e Giustizia per i periti industriali con decreto 3.9.1997, n. 482).

2. Il Consiglio di Stato nell'adunanza della Sezione Terza del 29.10.1996 - n. 1134/96 - in relazione alla proposta di adeguamento della tariffa professionale dei chimici, deliberata nelle sedute del 19.11.1994 e 20.5.1995 dal Consiglio nazionale dei chimici, ai sensi dell'articolo unico della legge 20.3.1975, n. 56, ritenne opportuno che il Ministero di Grazia e Giustizia, ai fini dell'emanazione del provvedimento di competenza, sottoponesse la tariffa in questione all'esame del C.I.P.E. con la motivazione che le tariffe professionali possono assumere rilievo nel quadro della politica economica nazionale e del contenimento dei prezzi. Tenuto conto della motivazione addotta si è posto il quesito se anche per la determinazione delle tariffe per le prestazioni dei periti assicurativi debba essere sentito preventivamente il C.I.P.E., pur in assenza di disposizioni in tal senso da parte della legge 166/1992.

3. Un terzo problema è sorto in seguito alla sentenza della Corte Europea - Quinta

Sezione - del 18 giugno 1998 nella causa C-35/96, tra la Commissione europea e la Repubblica italiana in materia di fissazione di tariffe professionali per gli spedizionieri doganali. Tale sentenza ha sancito, come noto, l'incompatibilità con l'ordinamento comunitario della legge 22.12.1960, n. 1612 che impone al Consiglio Nazionale degli spedizionieri doganali di fissare compensi vincolanti, in base alla motivazione fondamentale che l'esistenza di tariffe vincolanti costituisce un elemento di distorsione della libertà di concorrenza del mercato. Alla luce delle conclusioni di tale sentenza, si pone il dubbio se sia possibile dare applicazione a quanto previsto dall'articolo 14 - commi 1 e 2 - della legge 166/1992, cioè fissare per i periti assicurativi tariffe fisse con un minimo inderogabile oppure, in alternativa, se occorra prevedere tariffe indicative o di riferimento derogabili con oscillazioni sia in aumento che in diminuzione in base a dei parametri che potrebbero essere dati, ad esempio, dal numero delle perizie effettuate o dalla complessità delle stesse, oppure se, in assoluto, non possa essere fissata alcuna tariffa. Peraltro si riterrebbe di pubblico interesse la fissazione di tariffe perlomeno di riferimento, poiché indicative del costo medio della prestazione fornita dal perito ed atte a stimolare la concorrenza a beneficio dell'utenza soprattutto privata.

4. Un'ulteriore perplessità è causata dalla lettera della statuizione dell'articolo 14 - II comma - della legge 166/1992. Ci si è chiesto, infatti, se « l'approvazione » con decreto ministeriale della tariffa per le prestazioni rese dai periti ad imprese o enti assicurativi una volta determinata, a seguito di accordo tra le associazioni dei periti e l'ANIA, costituisca una semplice presa d'atto amministrativa oppure comporti un esame nel merito da parte dell'Amministrazione e se questa possa con propria valutazione discrezionale discostarsi dalla deliberazione delle suddette associazioni. In relazione, poi, alla prescrizione dell'ultima parte del comma 2, laddove si stabilisce che « in caso di mancata intesa la tariffa è determinata a norma del comma 1 » è sorto in seno alla Commissione Nazionale ex articolo 7 della legge 166/1992 il dubbio se, una volta con-

statato il mancato accordo tra le organizzazioni peritali e l'ANIA, sorga in capo all'Amministrazione l'obbligo a provvedere ed entro quali termini di tempo.

5. Infine, altra perplessità è data dalla diversa dizione usata con riferimento alle organizzazioni peritali nel primo e nel secondo comma di detto articolo 14. Infatti nel I comma si stabilisce che per la determinazione della tariffa per le prestazioni rese all'utenza diversa dalle imprese o enti assicurativi è necessario sentire, oltre alla Commissione nazionale, le organizzazioni « sindacali » maggiormente rappresentative; viceversa, nel II comma - per le tariffe delle prestazioni ad imprese o enti assicurativi - viene fatto riferimento alle « associazioni dei periti » maggiormente rappresentative. Ci si chiede se con il diverso termine usato il legislatore abbia voluto intendere che nella procedura di cui al I comma debbano essere sentite le organizzazioni peritali aventi natura soltanto sindacale, mentre nel II comma abbia voluto riferirsi solo alle organizzazioni aventi natura di associazioni professionali dei periti. Peraltro, osservandosi che le organizzazioni « maggiormente rappresentative » sia dei periti sia delle imprese d'assicurazione sono quelle stesse che fanno parte della Commissione Nazionale, non si comprende la motivazione del legislatore nel richiedere una duplicità di parere da parte di dette organizzazioni.

Per quanto sopra esposto, si è ritenuto necessario acquisire il parere del Consiglio di Stato sui diversi punti prospettati.

Non appena tale Organo si sarà espresso, il Ministero dell'industria potrà dar corso all'attuazione dell'articolo 14 della legge 166/1992, tenendo presente, comunque che successivamente alla data ultima del 13 maggio 1999, la competenza in materia sarà trasferita all'ISVAP - Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di Interesse Collettivo, ai sensi del decreto legislativo 13.10.1998, n. 373.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.

COPERCINI. — *Ai Ministri della sanità, di grazia e giustizia, delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la figura giuridica del medico specializzando — che è una persona regolarmente laureata in medicina e chirurgia la quale, per acquisire particolari capacità in una branca del settore, deve effettuare un periodo di pratica applicativa di almeno quattro anni presso una struttura ospedaliera specializzata, sotto la guida costante e responsabile di personale qualificato — è stata definita da una direttiva dell'Unione europea del 1982;

nonostante si affermi che l'Italia ha recepito detta direttiva nel 1990, la situazione attuale è tale che i principi in essa contenuti sono stati del tutto snaturati facendo, di fatto, dello specializzando una fonte di manodopera a basso costo; a tutt'oggi restano sul tavolo irrisolte tutte le questioni di base: lo *status* stesso, la forma retributiva, la previdenza, la programmazione, ma soprattutto, per quel che qui più interessa l'interrogante, la situazione previdenziale e assicurativa;

al riguardo il decreto legislativo 8 agosto 1991, al comma 8 dell'articolo 4, specificava la forma di assicurazione sui rischi ad essi relativa nella struttura ospedaliera, durante lo svolgimento del periodo di specializzazione;

pare che l'università degli studi di Parma abbia adempiuto a questi obblighi stipulando, senza una regolare gara d'appalto, una specie di contratto collettivo, di durata decennale — contratto esecutivo dal 31 gennaio 1992 —, con una compagnia (l'Unione cisalpina), assicurando però solo i rischi da infortunio, trattenendo ciascun premio individuale (inizialmente lo stesso era fissato in trecentosessantamila lire annue) dall'importo della borsa di studio con cui gli specializzandi sono pagati; successivamente, dopo reiterate proteste degli interessati, si è provveduto a ridurre il premio (a trecentomila annue), ma solo il 5 marzo 1996 si è addivenuti alla stipula di una nuova polizza ed alla ridefinizione

della totalità dei rischi e dei massimali, lasciando scoperti ben quattro anni, nonostante la trattenuta degli importi su citati, con minori rischi coperti;

l'erogazione degli stipendi ai borsisti specializzandi, unica fonte di sostentamento, sembrerebbe essere sempre stata effettuata con notevoli ritardi, pur essendo i fondi specifici (peraltro vincolati) di immediata disponibilità da parte dell'università;

ad avviso dell'interrogante, nei fatti enunciati, sussistono comportamenti perseguibili a norma di legge —:

quali iniziative ritenga il Governo di assumere perché sia garantito il pieno rispetto della vigente normativa in materia di assicurazioni sociali anche da parte dell'Università di Parma e siano così contrastate vicende analoghe a quelle denunciate in premessa. (4-13334)

RISPOSTA. — *Con riguardo ai quesiti posti, si possono riferire le notizie di seguito riportate.*

*Relativamente alla copertura assicurativa prevista dall'articolo 8 del decreto-legge 257/91 il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 25.12.92, n. 30/18114, ha approvato la stipula, con recupero sui fondi stanziati per le borse di studio, con l'assicurazione « Unione Subalpina Assicurazioni » (U.S.A.) la quale aveva già in corso una polizza infortuni studenti con l'Associazione per il Diritto allo studio a cui l'Ateneo aderisce con il 50%.*

*Pertanto è stata stipulata dapprima la polizza n. 594339 e poi quella n. 729 in data 28.9.92.*

*Successivamente, senza ulteriori oneri, sono state date ulteriori garanzie in favore degli specializzandi (è stato variato il capitale assicurato in caso di morte da 100 milioni a 300 milioni) e diminuito il premio mensile che si è ridotto da L. 30.000 a L. 22.500 per specializzando.*

*In data 30.4.95 con polizza n. 1031467/W si è fatta ulteriore stipula assicurativa per la copertura dei Rischi Professionali degli specializzandi.*

*Per quanto attiene al ritardo nel pagamento delle borse di studio, il Direttore Amministrativo dell'Università di Parma ha chiarito, in un incontro del 10.2.97 tra i rappresentanti della Università e una delegazione degli iscritti alle scuole di specializzazione della Facoltà di medicina e Chirurgia, che esso è imputabile al fatto che la attività di manutenzione delle procedure informatiche, relativamente alla riapertura della contabilità per il 1997, è stata particolarmente difficile e che comunque era già in pagamento il mandato bimestrale.*

*Va aggiunto inoltre, sempre in merito al ritardo dei pagamenti delle borse di studio, che le rate non possono essere erogate se non in presenza delle attestazioni di frequenza degli specializzandi da parte dei rispettivi Direttori delle Scuole di Specializzazione ai quali l'Amministrazione si è rivolta per sollecitare tali attestazioni.*

*Il detto incontro — a quanto è dato sapere — si è concluso con il riconoscimento, da parte di tutti, della non sussistenza di comportamenti omissivi o responsabilità degli Uffici Amministrativi in merito ai ritardi in questione.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

**COPERCINI.** — *Ai Ministri dell'ambiente, per le politiche agricole, dell'interno e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

la conservazione della natura — un patrimonio che è stato affidato dalle passate alla attuale generazione e che dovrebbe essere consegnato a quelle future inalterato — perlomeno, se non migliorato — dovrebbe far parte della educazione di base di ogni essere umano;

per tutelare questo patrimonio al legislatore è parso opportuno adottare divieti e leggi che regolamentano il comportamento nei confronti di questi beni naturali;

due casi limite, emblematici, devono far riflettere su come talvolta una legge

non sia sufficiente a supplire alla intrinseca debolezza umana;

il 10 agosto 1997, a Moneglia (Genova), un operatore ecologico (netturbino, coordinatore del servizio rifiuti solidi urbani), in forza al comune stesso, è stato multato, per responsabilità personale, con apposito verbale (contestatogli per la somma di lire 439 mila), da agenti della guardia forestale, in quanto lo stesso alcuni giorni prima — esattamente il 6 agosto 1997 —, spianando un piazzale (affittato dal comune stesso allo scopo di poter parcheggiare gli automezzi della nettezza urbana), con una pala meccanica, aveva fatto rotolare lungo un pendio terriccio ed altri materiali che avevano parzialmente interrotto alcune piante (nel numero di 5 in totale), scalfendo la corteccia di un *fraxinus ornus*, volgarmente appellato orniello; contestualmente, lo stesso operatore aveva anche estirpato erbacce, sterpi ed altri esemplari volgari di flora mediterranea, cresciuti spontaneamente in quella zona, sede apparente, in precedenza, di una discarica incontrollata di materiali vari; il netturbino, probabilmente, dovrà pagare, in quanto sindaco ed ufficio tecnico comunale, se ne sono disinteressati;

ai primi di ottobre a Parma, operai dell'apposito servizio del comune, risulta all'interrogante su esplicito comando dell'assessore all'ambiente, tagliavano ad altezza del suolo tre maestosi pioppi di un filare, più altri tre più giovani, che avrebbero impedito il passaggio ai mezzi, tutti con radicamento sull'argine di contenimento del torrente Parma, in una zona adibita ed attrezzata a parco urbano: la vicenda avrebbe potuto avere effetti ancora più distruttivi se non ci fosse stato l'intervento di protesta civile di alcuni cittadini, prontamente intervenuti; all'ampio risalto sulla stampa locale della vicenda, il chiamato in causa assessore, imbarazzato, rispondeva che gli alberi, per la loro vetustà rischiavano di cadere nel giardino di alcune villette adiacenti, cosa assolutamente non vera, constatata la configurazione e la consistenza dei ceppi, non ancora estirpati;

il perimetro del giardino delle villette a schiera, peraltro, sembra non rispetti la distanza regolamentare dall'argine, ai sensi delle norme urbanistiche che dovrebbero essere uguali per tutti; non risulta al momento che sia stata comminata alcuna sanzione ai responsabili, i quali dovrebbero autocominarsi una multa miliardaria, se ci fosse proporzione tra questo e il caso precedente —:

come il Governo intenda adoperarsi perché in circostanze quali quelle evidenziate in premessa sia garantita una applicazione rigorosa della legge uguale per tutti i cittadini che si siano resi colpevoli di violazioni della normativa di tutela dell'ambiente. (4-13575)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento all'interrogazione indicata, concernente violazioni della normativa ambientale in merito ad alcuni episodi verificatisi a Parma e nel comune di Moneglia in provincia di Genova, si comunica innanzitutto che le questioni lamentate dall'onorevole interrogante riguardano il settore « Verde Urbano » per cui l'autorità competente è il Comune.*

*Per quanto riguarda la sanzione elevata da una guardia Forestale in data 10.8.1997 a carico di un operatore ecologico in servizio presso il Comune di Moneglia, la Prefettura di Genova ha comunicato che nel 1996 il Comune di Moneglia aveva preso in affitto da un privato un appezzamento di terreno con lo scopo di adibirlo a deposito per i mezzi della nettezza urbana. Per renderlo idoneo all'uso si era reso necessario effettuare opere di spianamento e pulizia.*

*Il 6 agosto 1997, agenti del Corpo Forestale dello Stato, nel corso di un controllo, avevano accertato che il Sig. Longinotti, dipendente del Comune di Moneglia, nel corso dell'esecuzione dei predetti lavori aveva parzialmente interrato alcune piante. Pertanto gli veniva contestata una infrazione ai sensi dell'articolo 14 del decreto-legge 22/97 che prevede una sanzione pecuniaria.*

*Il Sig. Longinotti autore del danno veniva sentito dal Sindaco che trasmetteva il verbale di audizione al Corpo Forestale*

*dello Stato Comando Stazione di Casarza Ligure richiedendone le controdeduzioni, le quali confermavano il contenuto del rapporto di infrazione.*

*Con riferimento al secondo episodio richiamato nell'interrogazione relativo all'abbattimento di alcuni esemplari di piante di pioppo nell'ambito di una zona adibita a parco urbano sita nei pressi dell'argine del torrente Parma in località Mariano a Parma, la locale Prefettura ha comunicato che in data 8.5.1997, i proprietari di alcuni immobili confinanti con il parco urbano in parola, presentavano un esposto al Servizio Manutenzioni Verde Pubblico del Comune di Parma, lamentando il fatto che i rami di alcune piante si protendessero sulle loro proprietà nonché prospettando il rischio di caduta di alcuni alberi.*

*A seguito di detta segnalazione l'Ufficio Comunale disponeva l'effettuazione di un sopralluogo, verificando in effetti che alcune piante affette da infezione causata da agenti cariogeni, che ne minava la stabilità, costituivano pericolo per la pubblica incolumità.*

*In data 23.7.1997 il Comune dava inizio agli abbattimenti e ai lavori di potatura dei rami sporgenti (obbligatori, questi ultimi ai sensi dell'articolo 896 cc), lavori che si protraevano per 10 giorni per essere, dapprima sospesi per motivi tecnici e, poi, ripresi in data 30.1.1997.*

*Nella seconda fase i lavori venivano di nuovo interrotti a causa di numerose e veementi proteste promosse da un gruppo di cittadini, alle quali davano risalto anche gli organi di stampa.*

*Il Comune decideva allora di acquisire il parere del Competente Servizio Fitosanitario della Regione Emilia Romagna, il quale delegava il Consorzio Fitosanitario di Parma ad effettuare un sopralluogo, ricavando dagli esiti dello stesso le medesime valutazioni relative al pericolo per la statica delle piante già effettuate dal Servizio Comunale nonché esprimendo l'avviso di proseguire l'opera di risanamento, procedendo ad ulteriori abbattimenti.*

*Il Servizio Manutenzioni Verde Pubblico del Comune di Parma, allo stesso modo, poneva in evidenza il perdurare della situa-*

zione di pericolo che aveva reso necessari i contestati interventi.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente: Valerio Calzolaio.

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

la compagnia aerea *Air One* ha esercitato il servizio aereo per il tratto Torino/Roma/Torino fino al secondo semestre del 1997;

secondo la direzione della compagnia e dell'aeroporto di Torino il servizio si è svolto con buoni risultati e discreto profitto;

nel secondo semestre del 1997 quasi improvvisamente il servizio è venuto a cessare e l'Alitalia è tornata ad essere monopolista per quanto riguarda la linea Torino/Roma/Torino;

risulta da più fonti che l'*Air One* abbia cessato il servizio di linea a seguito delle pressioni subite dall'Alitalia, che avrebbe offerto contropartite in settori di scarso interesse per l'azienda;

l'amministratore delegato dell'Alitalia ha aperto recentemente una polemica circa la riduzione del ruolo dell'Aeroporto di Fiumicino ed altri segnali evidenziano come importanti scali nazionali stiano per essere sacrificati agli interessi della stessa Alitalia;

i voli Torino/Roma e ritorno si sono ridotti nell'arco di sei mesi da sedici coppie a dieci coppie mentre i voli da Milano per Roma (e ritorno) sono ben 38 di cui 7 da Malpensa: una sproporzione evidente se si considera che la Lombardia - pur più popolosa e commercialmente attiva - è servita da altri aeroporti con più voli giornalieri per Roma -;

se il ministro interrogato, attraverso la direzione generale dell'aviazione civile, non ritenga di intervenire al fine di evitare che gli interessi aziendali dell'Alitalia, pur

importanti, prevalgano sugli interessi generali della clientela. (4-17241)

RISPOSTA. — *Premesso che l'organo competente in materia di comportamenti, intese e pratiche volte ad impedire, restringere, falsare la concorrenza tra gli operatori economici che operano in regime di libero mercato è, a livello nazionale, l'Autorità per la concorrenza ed il mercato, di cui alla legge n. 287/90, si fa presente che dal 1° gennaio 1993 è entrato in vigore il cosiddetto 3° pacchetto di misure di liberalizzazione del trasporto aereo in ambito europeo, adottato dal Consiglio dei Ministri delle Comunità europee il 23 luglio 1993. Conseguentemente, la liberalizzazione del trasporto aereo ha favorito l'ingresso e lo sviluppo di nuovi vettori sul mercato italiano.*

*Per quanto concerne il collegamento Torino-Roma-Torino, l'analisi effettuata dalla società Alitalia sui dati di traffico nel periodo gennaio-aprile 1998 evidenzia coefficienti medi di occupazione mensile tra il 65% ed il 76% che, in termini industriali, denota un ottimale impiego di risorse da parte della compagnia medesima.*

*Negli ultimi mesi la società ha, inoltre, avviato numerosi voli non-stop in partenza da Torino con destinazione Catania, Palermo, Bari, Lamezia Terme che hanno ottimizzato i flussi di traffico, riducendo così la domanda di instradamento via Roma.*

*L'evoluzione del traffico dalper Torino rimane comunque oggetto di attenzione da parte della società Alitalia che avrà cura di prevedere un ulteriore sviluppo dei collegamenti esistenti qualora le valutazioni economiche, che sono alla base delle scelte operative della compagnia, evidenziassero risultati positivi.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

CREMA. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e degli affari esteri.* — Per sapere - premesso che:

tramite gli operatori marittimi e le organizzazioni sindacali del settore marit-

timo e portuale si è appreso che il prossimo riassetto nel Gruppo Finmare investirebbe anche l'Adriatica di navigazione di Venezia;

l'intenzione sarebbe quella di sopprimere i collegamenti con la Grecia, con l'Istria e il servizio di cabotaggio merci con la Sicilia;

inoltre, l'assetto societario che sarà proposto in Parlamento priverebbe l'Adriatica, di fatto, delle attuali attribuzioni e responsabilità -:

se corrisponda al vero quanto sopra esposto e, in tal caso, se non si ritenga che tale orientamento sia palesemente in contraddizione con la missione aziendale attribuita all'Adriatica, e contrario agli indirizzi espressi reiteratamente dal ministero degli affari esteri circa i collegamenti con la Grecia. (4-17276)

**RISPOSTA.** - *Si risponde anche a nome del Ministro degli affari esteri. Il piano di riordino del Gruppo Finmare, presentato in data 25 settembre 1995 al Parlamento, ai sensi della legge n. 204/95, prevedeva due settori di intervento distinti, seppur complementari nel contesto di un unico disegno razionalizzatore: a) il settore delle società di navigazione che effettuano preminentemente servizi di cabotaggio (c.d. settore cabotiero) e b) il settore delle società di navigazione che effettuano servizi internazionali di linea di trasporto merci (c.d. settore di linea).*

*La ristrutturazione del settore internazionale a seguito del parere positivo del CIPE, è stata portata avanti e si è conclusa con la vendita delle Società Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione.*

*La parte di piano relativa al settore cabotiero è stata riformulata a cura della Cooper e Lybrand, nominata consulente di direzione dal Ministero del tesoro, d'intesa con questa Amministrazione e con quella dell'industria, ed è stata inviata al Parlamento per il parere di competenza.*

*Sia le competenti Commissioni parlamentari che il CIPE hanno poi espresso parere favorevole su quest'ultima parte di piano con delibera del 9 luglio 1998 recepita*

*da questo Dicastero, di concerto con quello del tesoro, attraverso il decreto interministeriale datato 7 settembre 1998, con il quale si approva il piano in questione e si stabilisce che a partire dalla data del decreto medesimo la Società Tirrenia, divenuta capogruppo del gruppo cabotiero, entro sei mesi dovrà predisporre il piano industriale, in conformità alle linee definite dallo stesso piano.*

*Per quanto concerne la Società Adriatica, l'analisi dei mercati in cui detta Società è chiamata ad operare ha evidenziato contesti fortemente competitivi e l'esame delle performance della Società stessa su diverse rotte ha mostrato una scarsa redditività.*

*Si è, quindi, posta in evidenza la necessità di intervenire sull'assetto complessivo del servizio, attraverso una rimodulazione di alcuni collegamenti senza, tuttavia, prevedere una loro soppressione.*

*In occasione della richiesta di modifica dell'attuale piano quinquennale per gli anni 1998-1999, avanzata da parte della Società Adriatica nel novembre 1997, dopo un'approfondita istruttoria e l'acquisizione del parere favorevole della conferenza dei servizi competenti, è stato predisposto, di concerto con il Ministero del tesoro, apposito decreto nel quale sono state approvate alcune modifiche proposte dalla stessa Società in quanto volte alla razionalizzazione dei costi e dei servizi e al contenimento degli oneri di sovvenzione.*

*Nel dettaglio, il nuovo programma di attività proposto per il settore cabotaggio merci da e per la Sicilia prevede il potenziamento del collegamento Ravenna-Catania, e viceversa, grazie all'impiego di una terza unità da acquisire sul mercato ed avente caratteristiche tecnico-nautiche simili alle due navi impiegate sulla tratta in parola (tipo « Espresso Ravenna »). Ciò comporta l'aumento della frequenza da sei a dieci corse settimanali al fine di rispondere alla domanda di trasporto registrata sulla linea Ravenna-Catania.*

*Per quanto riguarda i collegamenti internazionali con i Paesi del Mediterraneo, tenuto conto dei flussi di traffico registrati nel 1997 dalla Società Adriatica, è stata prospettata l'opportunità di rimodulare i*

collegamenti nel medio e basso Adriatico. Pertanto, il nuovo assetto prevede:

sostituzione della linea Trieste-Durazzo (Albania) effettuata con traghetto misto merci-passeggeri, avente frequenza bisettimanale, con la linea Trieste-Ancona-Durazzo, sempre bisettimanale, ma effettuata con traghetto « tuttomerici »;

riduzione da quattro a tre corse settimanali della linea Bari-Durazzo, con facoltà di prevedere un quarto viaggio sulla base delle richieste di trasporto;

potenziamento della linea Bari-Dubrovnik (Croazia) per il periodo di alta stagione con l'integrazione di un'ulteriore corsa (da settimanale a bisettimanale);

potenziamento dei collegamenti tra Ancona e Spalato (Croazia) con frequenza incrementata da settimanale a trisettimanale;

potenziamento della tratta Bari-Bar (Jugoslavia) da settimanale a bisettimanale.

Circa i collegamenti con l'alto Adriatico (Trieste e la costa istriana) è stata proposta la conferma dell'assetto definito nel 1997. Il collegamento Trieste-Umago, istituito in via sperimentale su base annuale fino al 31 maggio 1998, è stato invece soppresso a partire dal 1° ottobre 1998 in quanto dai dati di traffico registrati nei mesi che vanno da ottobre a maggio 1998 è emerso che le previste potenzialità della linea non hanno trovato riscontro nei dati del flusso di traffico registrato.

Quanto, infine, ai collegamenti con la Grecia, l'Amministrazione, in stretto collegamento con il Ministero degli affari esteri, ha approfondito tutti gli aspetti operativi, funzionali, nonché essenzialmente economici, correlati alla scarsa redditività.

La forte concorrenza proveniente da armatori stranieri, in prevalenza greci e turchi, avvantaggiati dai minori costi gestionali, la modesta quota di mercato detenuta dalla Società Adriatica (circa 18%), nonché le consistenti perdite economiche inducono

ad approfondite riflessioni sull'opportunità di mantenere inalterato l'assetto di detto collegamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

CUSCUNÀ. — Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'interno e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

per la Campania ed in particolare a Napoli, le compagnie di assicurazione hanno realizzato, negli ultimi dodici mesi, incrementi del costo Rc tra il 25 per cento ed il 40 per cento, al punto da determinare aumenti tariffari anche a carico di coloro che beneficiavano dei vantaggi dei *bonus-malus*;

altrettanto problematica è la situazione a Napoli relativa alla copertura dei rischi derivanti da « incendio e furto »;

la liberalizzazione delle tariffe assicurative si è tradotta per Napoli in un vero e proprio abuso nei confronti della utenza cittadina, in quanto a determinare l'elevato costo delle tariffe stesse concorrono ora le nuove esigenze di redditività delle imprese assicuratrici e la prassi invalsa di fronteggiare a spese della utenza dell'elevato costo che accompagna la liquidazione dei sinistri;

continua a crescere il numero dei falsi sinistri ed aumenta l'assenza di ogni regola di trasparenza che dovrebbe risultare intimamente connessa alla fase di liquidazione del danno, causa la presenza e l'attività spesso ai confini del lecito quanto non apertamente sfociante nella illegalità, di una pleora di sedicenti periti, avvocati, consulenti tecnici e di carrozzeria, medici e liquidatori « compiacenti »;

tale assenza di trasparenza e tale illegalità strisciante, quando non apertamente manifesta, sono intimamente connesse alla costante presenza di fluttuanti portafogli assicurativi di incerta connotazione, spesso gestiti da ambigui personaggi legati agli aspetti deteriori dell'universo

assicurativo cui si affiancano numerosi operatori d'assalto, vera e propria espressione della criminalità organizzata, privi di ogni scrupolo e pronti a tutto pur di arricchirsi alle spalle di una utenza frastornata e inerme a causa delle continue maggiorazioni tariffarie e degli atteggiamenti diffidenti adottati da importanti compagnie di assicurazione che spesso, con la propria politica improntata al « sospetto » ed alla penalizzazione della utenza, finiscono con il costringere gli assicurati e gli assicurandi più sprovveduti a cadere nella rete tesa da personaggi dai connotati squisitamente malavitosi;

quanto sopra, ha raggiunto livelli parossistici e non più tollerabili, come ampiamente documentato anche da alcuni organi di stampa e di informazione e già denunciato, il 22 maggio 1998, al sindaco della città di Napoli ed ai componenti assessori dal gruppo consiliare di alleanza nazionale, a mezzo apposita interrogazione cui ad oggi non è stata fornita risposta;

il fenomeno, drammaticamente squallido e vergognoso per la dignità dei cittadini-utenti, e fonte per essi di ingenti danni materiali e morali, sta determinando il ritiro o il ridimensionamento della presenza di alcuni importanti compagnie assicurative operanti sulla piazza campana e di Napoli, eventi questi che, oltre a costituire motivo di disagio e di danno gravissimo per la clientela onesta, rischiano di fornire pretesto alla chiusura di numerose importanti agenzie per l'evidente impossibilità delle stesse di sopravvivere al citato aumento indiscriminato delle tariffe che spesso, non si può non sottolinearlo, è anche frutto di una predeterminata strategia aziendale volta a favorire in maniera lenta, ma efficace, senza apparenti decisioni traumatiche, il ridimensionamento della presenza in Campania ed a Napoli delle compagnie stesse, per il tramite del soffocamento e della neutralizzazione *de facto* delle possibilità operative dei propri agenti;

questa tattica insidiosissima accorta va anche essa opportunamente smasche-

rata nella sua pericolosità sociale e nei suoi negativi riflessi occupazionali, in quanto cela la ricerca di ulteriori margini di redditività a livello aziendale attraverso il pianificato ritiro « per tappe successive » da una regione considerata, attraverso l'uso strumentalmente distorto della realtà, mercato poco appetibile perché « a rischio » e questo proprio in una fase della vita politica ed economica nazionale che dovrebbe vedere in primo piano strategicamente intesa, la centralità del Mezzogiorno e dei problemi occupazionali che attanagliano la città di Napoli, la sua area metropolitana e l'intera regione —:

se e quali misure urgenti intendano adottare al fine di:

disegnare la mappa della illegalità che ha inquinato il mercato assicurativo in Campania con particolare riferimento a Napoli, specialmente nel ramo auto;

intervenire drasticamente, sotto il profilo investigativo e giudiziario, sui citati fenomeni di vera e propria criminalità organizzata ai danni dei seri e qualificati operatori di settore, della loro onesta clientela, della immagine di una regione con il suo capoluogo e di ogni regola di civile convivenza;

ridare trasparenza, slancio e fiducia al mercato assicurativo in Campania ed in Napoli, in linea con il ruolo ed i compiti autenticamente e genuinamente sociali che le assicurazioni dovrebbero svolgere in un moderno contesto operativo, improntato alla soddisfazione della utenza ed alla ricerca di ogni redditività aziendale che non sia avulsa dalle regole sane di una economia orientata alla crescita occupazionale ed allo sviluppo del tessuto sociale.

(4-19816)

*RISPOSTA. — Il fenomeno della criminalità nel settore assicurativo rappresenta purtroppo una realtà preoccupante nelle regioni meridionali ed in particolare in Campania.*

*Con riferimento al ramo r.c. auto le comunicazioni effettuate dalle imprese all'ISVAP hanno posto in evidenza nel 1996,*

a livello nazionale, un aumento dell'importo complessivo dei sinistri connessi a fenomeni criminosi. Tale importo, infatti, pari a L. 380,2 miliardi nel 1995 è aumentato nel 1996 a 438 miliardi (tasso di variazione 15,2%).

Con riferimento al numero dei sinistri, su un totale di 5.420.158, il 3,2%, pari a 172.471, risulta connesso a reati a danno delle imprese. Si osserva al riguardo un incremento del 12,8% rispetto al 1995, quando tali sinistri furono 152.862.

È stato riscontrato quindi un accentuarsi del fenomeno criminoso con un incremento massimo in Molise pari al 55,8%, per quanto attiene al numero dei sinistri, e in Basilicata pari al 67,1% per quanto attiene agli importi. In ordine alla incidenza percentuale del numero di sinistri connessi a fenomeni criminosi sul numero totale di sinistri la Campania presenta i valori più elevati riscontrati su tutto il territorio nazionale. Il 13% dei sinistri, infatti, risulta connesso a reati (9% nel 1995) con un costo che, in rapporto al valore dei sinistri complessivi della regione, risulta pari all'11% (9,6% nel 1995).

Tra le province dove il fenomeno ha maggior peso si pongono in evidenza Caserta con il 18,6% dei sinistri (10,2% nel 1995) e Napoli con il 14,2% (11,5% nel 1995).

Anche con riferimento al ramo Auto rischi diversi ed al ramo Furto, la Campania è risultata una delle regioni più direttamente colpite dal fenomeno della criminalità.

Dall'indagine svolta dall'ISVAP è emerso inoltre che in Campania si è verificato un ridimensionamento del numero dei mandati agenziali (-4,9% rispetto al 1995), a fronte di un incremento complessivo di tali mandati a livello nazionale dello 0,9%.

Per quanto riguarda l'assicurazione r.c. auto, risulta che nei territori in parola le imprese sono quotidianamente esposte a numerosi episodi di reato, quali, in particolare, simulazioni di sinistri, sinistri fraudolentemente cagionati, esagerazioni dolose di sinistri realmente accaduti, il tutto accompagnato sempre più spesso da violenze e minacce a danno degli operatori che

hanno più diretto contatto con il pubblico, come gli agenti, i periti ed i liquidatori.

Tale realtà, oltre a determinare una situazione di disagio e preoccupazione per i collaboratori delle imprese di assicurazione, provoca un evidente fattore di squilibrio tecnico-economico nel rapporto tra premi e sinistri, che si traduce in un aggravio per i conti economici delle compagnie e, in ultima analisi, in una penalizzazione della massa degli utenti.

Si concorda pertanto con l'interrogante circa la necessità di intensificare gli interventi di prevenzione e repressione dell'attività criminale.

La difficoltà di reperire a Napoli, così come in altre città, garanzie contro il furto di veicoli è reale (anche se vi sono imprese che continuano ad assumere tale tipo di rischio) e dipende dalla circostanza che il meccanismo assicurativo è destinato a venire meno quando determinati rischi perdono il carattere dell'aleatorietà per divenire delle quasi certezze: in tal caso i rischi divengono o inassicurabili o assicurabili a condizioni antieconomiche.

In ordine al segnalato aumento delle tariffe r.c. auto, pari secondo l'interrogante a valori compresi tra il 25% e il 40%, si fa presente che gli aumenti tariffari, nell'attuale regime di liberalizzazione tariffaria, non sono uniformi per tutte le imprese e possono variare anche in relazione alla applicazione di coefficienti di premio legati ad elementi di ulteriore personalizzazione rispetto al bonus-malus.

Occorre considerare altresì che il livello delle tariffe non può non riflettere l'elevata frequenza sinistri che si registra a Napoli: circa 6 punti in più rispetto alla media nazionale.

Ciò premesso, si osserva che gli aumenti tariffari, al pari di quanto osservato in ordine al ridimensionamento della rete distributiva, non possono e non devono rappresentare una strada verso l'abbandono di una area territoriale ma possono costituire, nei limiti in cui siano dettati da criteri tecnico-attuariali, una espressione di gestione prudentiale dell'impresa assicurativa che tiene conto nel calcolo delle tariffe

*anche dei costi che è costretta a sostenere in relazione al verificarsi di rilevanti fenomeni criminosi.*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.

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

la stampa ha riportato con notevole evidenza il fatto che la « Caremar », Società che sovraintende ai trasporti marittimi della Campania, ha prospettato la necessità di ridurre le corse delle proprie navi per i collegamenti con Capri, Ischia e Procida;

l'assurdo del provvedimento, che punisce turismo e pendolarismo favorendo la concorrenza privata, è legato al fatto che esso sarebbe dovuto a problemi di natura economica evidentemente da sanarsi sulla pelle e sulle necessità dei cittadini delle tre isole;

viene quindi appesantito uno stato di fatto che vede principalmente aggravata la situazione di Procida, già abbondantemente punita perché priva di Ospedale e di valide strutture sanitarie alternative —:

se il Ministro non intenda rapidamente intervenire perché sia sanata una situazione a dir poco deprimente riattivando, ed anzi facendo aumentare, le corse di cui viene in modo assurdo richiesta la cancellazione. (4-17890)

RISPOSTA. — *Nel piano quinquennale societario 1995-1999, approvato da questa Amministrazione di concerto con le Amministrazioni competenti, il posizionamento orario delle corse relative agli assetti e frequenze, è stato definito esaminando le proposte tecniche che la Società Caremar ha presentato sulla base delle esigenze indicate dalle comunità locali (Comuni e Regioni) interessate, al fine di armonizzare i servizi marittimi con la rete dei trasporti terrestri e di garantire la continuità territoriale tra le isole e la terraferma.*

*È stato altresì considerato l'ammodernamento dei mezzi con l'acquisto dell'aliscafo « Isola di S. Pietro », entrato in servizio sulla linea Napoli-Capri.*

*Nel corso dell'istruttoria del piano, è stato acquisito il parere tecnico delle Capitanerie di Porto interessate per le esigenze di sicurezza e razionalizzazione del traffico nell'area portuale. In tale quadro, gli stessi vettori privati hanno comunque avuto modo di rappresentare i problemi di propria pertinenza, che l'Amministrazione ha valutato onde cadenzare opportunamente partenze ed arrivi nell'area in questione.*

*Per le mutate esigenze dell'utenza ed in considerazione del fatto che le Autorità locali del Golfo di Napoli (in particolare i comuni di Capri e Anacapri) hanno lamentato « un eccesso di arrivi e partenze, causa di gravissimo disagio e pericolo per la pubblica e privata incolumità », la Società Caremar ha poi presentato una proposta di variazione al predetto programma quinquennale, basata su una razionalizzazione dell'offerta del servizio di trasporto e, da un punto di vista economico, sulla riduzione della sovvenzione annua di equilibrio.*

*L'istruttoria relativa a detta proposta di modifica, non è stata ancora definita in quanto i comuni insulari del Golfo di Napoli si oppongono all'obiettivo proposto dal vettore pubblico reclamando dei servizi in specifici orari e attraverso l'impiego di unità da concordare.*

*L'Amministrazione sta, pertanto, approfondendo la questione sia con i Comuni interessati che con la Società attributaria dei collegamenti, nel tentativo di individuare una soluzione che non penalizzi il diritto alla mobilità dei cittadini residenti sulle isole, nell'ambito delle disponibilità sul pertinente capitolo di bilancio.*

*Si fa, infine, presente che nello scorso mese di ottobre sulle linee Napoli-Procida-Ischia è in servizio il nuovo mezzo veloce della Società Caremar denominato « Isola di Capri », un traghetto di nuova costruzione che raggiunge la velocità di 26 nodi.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

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

è uso comune che sugli aerei delle compagnie di varie bandiere che fanno scalo in aeroporti italiani le indicazioni sul volo vengano date in diverse lingue ma non in italiano;

è pur vero che qualche volta un minotiziario registrato dà indicazioni base su quello che attende in volo i passeggeri;

è altrettanto indiscutibile che gli utenti dei voli per scali nazionali prevalentemente siano degli italiani, spessissimo a disagio nell'ascoltare messaggi che non capiscono e che potrebbero essere di primaria importanza nel caso, non auspicabile ma possibile, di comunicazioni riguardanti la sicurezza del volo —:

se non intenda intervenire per imporre che a bordo dei ricordati aerei vi sia sempre un membro del personale che parli italiano, sia per un atto di doverosa cortesia per il paese dove si atterra sia per la dovuta tranquillità da dare ai passeggeri italiani, meritevoli di avere in lingua madre una immediatezza di comunicazione, futile o seria che sia. (4-19412)

RISPOSTA. — *Si rappresenta che la mancanza di informazioni in lingua italiana sugli aerei delle compagnie di varie bandiere, che fanno scalo in aeroporti italiani è una problematica che esula dalla competenza di questa Amministrazione.*

*Per quanto concerne, in particolare, le informazioni ai passeggeri sull'uso dei dispositivi di sicurezza, si precisa che è, tuttavia, in uso fornire una dimostrazione pratica direttamente da parte del personale di compagnia, ovvero una proiezione su video, nonché opuscoli descrittivi a immagini.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

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

Trieste e il suo porto si trovano in una collocazione geografica strategica nei riguardi della politica estera dell'Italia verso i Paesi del centro e dell'est dell'Europa, viste pure le decisioni del Consiglio europeo di dicembre a Lussemburgo per l'allargamento dell'Unione Europea;

il porto di Trieste ha registrato nell'ultimo periodo un risveglio della sua attività, con considerevoli incrementi dei movimenti e del traffico;

le prospettive di crescita, di internazionalizzazione e globalizzazione commerciale si sono concretizzate con la concessione trentennale del terminal contenitori alla ECT di Rotterdam, primo operatore europeo;

tuttavia gli aspetti contrattuali fra ECT e autorità portuale dovranno venire perfezionati nelle prossime settimane;

il porto di Trieste, in questa fase delicata ma molto promettente, sta attraversando una grave crisi istituzionale con la cessazione dichiarata del rapporto di fiducia da parte del Presidente dell'Autorità portuale nei riguardi del segretario generale con prevedibili ricadute negative nei confronti della stabilità e delle prospettive di crescita del porto stesso, nonché con risonanze negative a livello nazionale ed internazionale (ECT) —:

quali azioni il Ministro intende intraprendere per garantire la serenità e la continuità dell'azione fin qui condotta dal presidente dell'autorità portuale, garante e realizzatore dei risultati finora raggiunti. (4-17689)

RISPOSTA. — *Risulta che le procedure relative alla nomina di un nuovo Segretario generale presso l'Autorità portuale di Trieste, sono state avviate subito dopo la revoca del conferimento di dette funzioni alla dottoressa Marina Monassi, disposta dal Comitato portuale, con delibera del 26 maggio 1998, a conclusione del provvedimento amministrativo di rimozione di cui all'articolo 10, comma 3, della legge n. 84/94.*

*In concomitanza, il Presidente, con proprio atto deliberativo del 27 maggio 1998, ha conferito formale incarico temporaneo di facenti funzioni di Segretario generale a due dirigenti, dottor Antonio Gurrieri e dottor Aldo Cuomo.*

*La ricerca del possibile candidato è avvenuta attraverso la pubblicazione di un avviso apparso su vari quotidiani, ma le valutazioni espresse dal Presidente nella relazione presentata al Comitato portuale, sui curricula pervenuti, non hanno avuto esito positivo, per cui con la delibera del 20 ottobre 1998, la procedura si è chiusa senza definizione.*

*L'ulteriore ricerca individuale da parte del Presidente, è risultata, infine, esaustiva ed ha trovato completamento nella riunione del Comitato portuale del 17 novembre 1998, che ha deliberato l'assunzione del dottor Umberto Picciafuochi, quale Segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, con decorrenza 1° gennaio 1999, data dalla quale, con atto deliberativo del 10 dicembre 1998, il Presidente ha fatto cessare gli effetti in relazione agli incarichi in precedenza affidati.*

*Dal 1° gennaio 1999, le aree finanziaria, marketing e tariffe, demanio e patrimonio hanno quindi trovato conseguente collocazione funzionale subordinata al nuovo Segretario generale, come da delibera n. 1/96 del 27 marzo 1996, adottata dal Comitato portuale.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

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

il signor Luciano Spena è stato vittima di un incidente stradale avvenuto il 18 gennaio 1993 in località Fiumarella nel comune di Lago (Caserta), a seguito del quale è rimasto paraplegico;

il tribunale di Paola ha condannato con sentenza n. 92 del 13 marzo 1998,

depositata il 26 marzo 1998, la Firs Italiana di assicurazioni in persona del commissario liquidatore e per essa l'Assitalia spa (quale impresa designata per il fondo di garanzia vittime della strada), in solido con il conducente del veicolo signor Roberto Piluso, a risarcire i danni allo Spena Luciano, per la complessiva somma di lire 967.500.000, oltre interessi legali dal giorno dell'incidente al soddisfo, limitando la condanna nei confronti delle società assicuratrici convenute alla somma di lire 847.000.000 ed agli interessi legali, dando atto dell'avvenuto pagamento di una provvisoria di lire 80.000.000, oltre spese sostenute e spese processuali per complessivi quindici milioni, oltre IVA e c.p.a.;

la predetta sentenza notificata in data 29 aprile 1998 alla Assitalia Spa e non veniva appellata nei termini di legge;

veniva poi notificato all'Assitalia Spa ed al Fondo di garanzia vittime della strada, rispettivamente in data 12 maggio 1998 e 14 maggio 1998, atto di precetto per lire 1.186.379.840, somma comprensiva di interessi legali dalla data dell'incidente alla notifica dell'atto;

nonostante la notifica della sentenza, esecutiva per legge e dell'atto di precetto, il signor Spena Luciano non è stato risarcito dall'impresa designata per il Fondo di garanzia vittime della strada, tanto che l'avvocato Falvo, difensore dello Spena ha inviato lettera raccomandata a.r. alla Assitalia Spa, al Fondo di garanzia vittime della strada ed all'Isvap (Istituto per la vigilanza assicurazioni private) ricevuta il 18 giugno 1998;

con decreto ministeriale 28 luglio 1993 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 2 agosto 1993 il direttore generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo, ai sensi dell'articolo 20 L. 24 dicembre 1969 n. 990, ha designato per la Regione Calabria l'Assitalia Spa con sede in Roma quale Impresa designata per la liquidazione dei sinistri a carico del « Fondo di garanzia vittime della strada » agli aventi diritto —:

se risultino i motivi del ritardo nel pagamento nonostante sia stata emessa dal tribunale di Paola una sentenza di primo grado immediatamente esecutiva e peraltro non appellata dalla società assicuratrice, entro i termini di legge;

quali provvedimenti si intendano prendere per garantire l'immediato pagamento delle somme dovute al danneggiato, che versa in gravissime condizioni di salute proprio a causa del sinistro per il quale è stata impegnata la vertenza giudiziaria.

(4-18630)

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

*Dall'esame degli atti in possesso degli uffici del Fondo di garanzia per le vittime della strada, risulta che avverso la sentenza n. 92/98 del Tribunale di Paola il Commissario liquidatore della FIRS, unico organo funzionalmente competente ad assumere posizione in ordine all'acquiescenza o all'impugnativa della sentenza stessa, ha interposto nei termini di legge appello articolato su vari motivi quali la completa e totale responsabilità a carico dell'assicurato FIRS nonché la quantificazione del danno basata, a suo avviso, su un'erronea valutazione dei postumi effettuata dal consulente tecnico d'ufficio.*

*L'Assitalia è intervenuta nel gravame con appello incidentale ed ha predisposto nel frattempo il versamento in acconto del residuo massimale di legge al netto della provvisoria già pagata, la cui quietanza è stata ritirata dall'avv. Falvo, legale di controparte, in data 23.9.1998 presso l'ispettorato Assitalia di Cosenza.*

*Di conseguenza la Corte d'Appello di Catanzaro ha sospeso la provvisoria esecutorietà della sentenza rinviando la causa per conclusioni, ad altra data.*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.

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

domenica 20 settembre 1998 a Milano, nel corso della manifestazione « Milano che pedala » un gran numero di automobilisti ha mostrato inciviltà ed intolleranza verso i partecipanti che avevano scelto di passare qualche ora in bicicletta con i propri figli, intolleranza espressa in un rabbioso fragore di clacson e in spinte che hanno causato la caduta di ciclisti anche bambini;

nella stessa città di Milano non esistono rastrelliere per biciclette in prossimità di luoghi di grande transito come la Stazione centrale dove la direzione ferroviaria, anziché premiare la scelta di chi si reca a prendere il treno raggiungendo la stazione con un mezzo ecologico come la bicicletta, minaccia di rimuovere i velocipedi lasciati nello spazio esterno dell'atrio con avvisi intimidatori che recitano « Ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 articolo 19 la sosta negli spazi ferroviari non è consentita; questo mezzo deve essere rimosso immediatamente; se entro tre giorni non si sarà provveduto alla rimozione il proprietario potrà ritirare il mezzo stesso pagando le spese di sosta presso il deposito bagagli di Milano Centrale »;

la direzione ferroviaria non ha mai dato risposta alle lettere dell'associazione città ciclabili, associazione che riunisce le amministrazioni pubbliche impegnate a promuovere la mobilità ciclistica, dirette alla rivista « Amico treno » ed alla direzione della stazione che segnalavano la necessità di dotare lo scalo ferroviario di rastrelliere, offrendosi anche di contribuire ad acquistarle —:

quali provvedimenti intenda adottare per promuovere la mobilità ciclistica nella città di Milano anche d'intesa con le competenti strutture degli enti locali contribuendo così a favorire e non a penalizzare i cittadini che scelgono di spostarsi con mezzi puliti, silenziosi e poco ingombranti per la sosta come le biciclette, senza quindi aumentare la congestione del traffico, l'inquinamento dell'aria ed il livello già insopportabile di rumore dei centri urbani;

se non ritenga altresì di favorire l'intermodalità treno/bicicletta dotando tutti gli scali ferroviari italiani di rastrelliere e parcheggi coperti come avviene in altre città e Stati europei. (4-19961)

**RISPOSTA.** — *Non risulta che le F.S. S.p.A. abbiano trascurato i clienti « amici della bicicletta » che affluiscono o defluiscono dalle stazioni ferroviarie: ne fanno fede i numerosi parcheggi attrezzati per bici realizzati su aree ferroviarie in questi ultimi anni. Nella sola Lombardia ne sono stati realizzati direttamente dalle F.S. S.p.A. in circa 50 località, mentre in altre 16 hanno provveduto i Comuni (sempre su aree F.S. S.p.A. e con contributo regionale, ai sensi della legge regionale n. 38/1992). A questi parcheggi, completamente gratuiti, si aggiungono i normali depositi nelle stazioni e quelli dati in gestione a privati; questi ultimi a pagamento in quanto comprendono il deposito e la custodia del mezzo.*

*Nella stessa Milano è stato realizzato un parcheggio attrezzato gratuito nella stazione di Milano Porta Garibaldi mentre nella stazione di Milano Porta Genova il deposito è stato affidato in gestione a privati.*

*Per quanto attiene alla stazione di Milano Centrale, il problema si presentava di più difficile soluzione a causa della necessità di realizzare un intervento compatibile sia con i programmi di sistemazione complessiva della stazione che con i servizi che gravitano nella galleria delle carrozze: taxi, autonoleggio, poste, pullman turistici ecc.; infatti, è nell'intralcio a questo servizio, causato dalle biciclette disordinatamente « parcheggiate », che va ricercato il motivo degli avvisi di rimozione esposti nell'atrio.*

*Recentemente è stato, però, raggiunto un accordo con il Comune di Milano per la collocazione di appositi box, per bici e moto, nelle adiacenti piazza Duca d'Aosta e piazza Luigi di Savoia.*

*Si informa, infine, che analogo accordo è in corso di perfezionamento per le stazioni di Milano Rogaredo e Milano Lambrate.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**GARRA.** — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

in data 13 gennaio 1999, l'interrogante ha oblatato una contravvenzione per sosta vietata del 16 novembre 1998 (arrivata dal comune di Catania) e il relativo versamento ha avuto luogo presso l'ufficio postale della Camera dei deputati come da ricevuta n. 58/VCC0561;

in data 3 febbraio 1999 all'interrogante è stato notificato il relativo verbale di contravvenzione sempre elevato dal comune di Catania e sempre in data 16 novembre 1998;

preoccupa l'interrogante che somme versate per contravvenzioni possano non avere nel comune di Catania una regolare contabilizzazione;

preoccupa, altresì, l'interrogante che il servizio dei conti correnti postali versi somme con gravi ritardi ai correntisti destinatari dei pagamenti, esponendo gli autori dei versamenti al pagamento dei diritti di mora ovvero come nel caso dell'Enel al taglio della erogazione della corrente elettrica —:

se i fatti suesposti e quelli simili che accadono quotidianamente siano a conoscenza del Governo;

se non ritenga di allertare gli uffici postali perché eseguano tempestivamente i versamenti delle somme introitate del servizio dei conti correnti postali. (4-22211)

**RISPOSTA.** — *Al riguardo, Poste Italiane s.p.a. — interessata in merito — ha comunicato che il versamento in c/c postale effettuato presso l'ufficio postale della Camera dei deputati in data 13 gennaio u.s. dalla S.V. on.le, con bollettino n. 058/VCC561 di lire 35.250 a favore del c/c 205955 — ufficio contravvenzioni del comune di Catania, è stato accreditato in data 20 gennaio 1999.*

*Un certo ritardo nell'accreditamento delle somme versate in c/c postale nei mesi di gennaio-febbraio, trova spiegazione nell'incremento che si registra nei flussi delle operazioni in concomitanza con numerose*

scadenze coincidenti con la fine dell'anno, che intensificano il già consistente traffico ordinario.

Con il collegamento in rete di tutte le agenzie postali e migliorando i processi lavorativi presso i centri dislocati su tutto il territorio, la società ritiene che si possano trovare adeguate soluzioni soprattutto nei periodi di elevatissimo traffico e raggiungere i livelli qualitativi degli altri paesi dell'Unione Europea, così come previsto dal piano d'impresa 1998-2002.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

GAZZILLI. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:

come risulta dalla Gazzetta di Caserta del 26 gennaio 1999, per caso fortuito è stata scoperta una artistica colonna in granito rosso allocato in un ripostiglio del palazzo Guarnieri di Capua;

in precedenza, nella stessa città, precisamente in località Brezza, erano venuti alla luce i resti di un insediamento romano;

la competente Soprintendenza ai beni archeologici di Santa Maria Capua Vetere ha disposto l'interramento dei reperti rinvenuti a Brezza, rinviando a tempo indeterminato i lavori di emersione di quello che sarebbe potuto divenire un vero e proprio parco archeologico e, dunque, un punto di partenza importante per il rilancio turistico di una zona che notoriamente è caratterizzata da un altissimo indice di disoccupazione e da scarsissime possibilità occupazionali;

una sorte analoga si paventa per quel che concerne la colonna suindicata —:

se sia al corrente di quanto esposto;

quali provvedimenti intenda adottare per evitare che importanti vestigia del passato restino sottratte ancora per molti anni all'uso pubblico anziché contribuire al ri-

lancio turistico ed economico dell'intero comprensorio. (4-22254)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione in oggetto concernente il rinvenimento di strutture di epoca romana lungo via Brezza in località Campo Galiano.

La Soprintendenza archeologica di Napoli ha comunicato che durante l'esecuzione dei saggi di scavo preliminari ai lavori per la linea del Treno ad Alta Velocità è stato riportato alla luce un complesso produttivo di età tardo-repubblicana, impiantatosi su strutture di una villa precedente e distrutto intorno alla metà del I secolo d.C.

I saggi, iniziati nel 1997, sono stati poi trasformati in scavo integrale per valutare la compatibilità dell'opera da realizzarsi con la conservazione delle strutture. È stata chiesta la variante al progetto che in quel tratto procedeva in rilevato, ottenendo la realizzazione di un viadotto su pile che consentirà la conservazione del complesso archeologico, che con opportuni provvedimenti potrà anche essere fruito.

Il progetto di variante è stato approvato dal Ministero e la Soprintendenza ha provveduto ad informare le società proponenti l'opera e le aggiudicatrici dell'appalto, dettando anche, tra le condizioni, che « al termine dei lavori saranno effettuati il completamento dello scavo integrale dell'area, il restauro di strutture pertinenti per garantire la conservazione e permettere la fruizione secondo un programma operativo indicante tempi e modalità, da redigersi a cura della Società Condotte e da definire nei dettagli con la scrivente Soprintendenza ».

Quanto sopra proprio con lo scopo di realizzare un parco archeologico, che sarebbe il primo della piana campana e nel territorio dell'antica Capua.

Per la cantierizzazione del viadotto è necessario tuttavia proteggere le strutture antiche risepellendole con accorgimenti tali da garantirne la conservazione e allo stesso tempo semplificarne la successiva rimessa in luce. Per tale fine l'intera area è stata protetta con T.N.T. (Tessuto non tessuto), le strutture murarie e i pavimenti sono stati coperti con materiale inerte con

tenuto in sacchi e su tutta l'area sono stati riportati terreno e pozzolana.

Al termine dei lavori di costruzione del viadotto si prevede di completare lo scavo ed attuare il previsto progetto di parco archeologico.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

GIACCO, GATTO e PITTELLA. — Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

spesso gli organi di informazione riportano notizie di contestazioni riguardanti gli esiti dei concorsi per i dottorati di ricerca nelle varie università italiane;

tale situazione è ampiamente descritta nel recente volume « Chi guida l'Università », Liguori, Napoli 1998;

alla luce della vigente normativa, non sembra infondata la frequente critica di inadeguatezza delle prove concorsuali rispetto all'importanza del concorso per il dottorato di ricerca —:

se risulti a verità che il giudizio dato dalla commissione esaminatrice sulle prove concorsuali sia insindacabile ed inappellabile;

quali provvedimenti intenda intraprendere per assicurare la piena trasparenza dei concorsi per il dottorato di ricerca, nel rispetto dell'autonomia universitaria. (4-15908)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione in oggetto indicata si fa presente che gli esami di ammissione ai vari corsi di dottorato di ricerca si svolgono presso le singole Università in conformità alle norme generali in materia di concorsi pubblici.

Ogni anno sul relativo bando, pubblicato nella G.U., sono indicate chiaramente tutte le condizioni di partecipazione al concorso e le modalità di svolgimento delle prove d'esame.

Con l'entrata in vigore della legge 59/97 (articolo 20 comma 8, lett. d) si è innescato

un profondo processo di delegificazione che ha apportato profonde innovazioni anche alla normativa già disciplinante il dottorato di ricerca (decreto del Presidente della Repubblica 382/80), compreso lo stesso procedimento per il conseguimento del titolo di dottore di ricerca.

Infatti già il « Regolamento recante disciplina delle procedure per il conseguimento del titolo di dottore di ricerca », emanato, con decreto del Presidente della Repubblica n. 387 del 3/10/97, in attuazione della detta legge n. 59/97 ha in un primo momento, snellito detto procedimento riducendone le fasi ed ha posto le basi per una maggiore trasparenza di tutta la procedura.

In detto regolamento è stato previsto infatti che il titolo di dottore di ricerca — come avviene in tutte le università europee — sia conferito dalle Università; esso ha introdotto altresì nuove modalità di nomina delle Commissioni giudicatrici ed ha eliminato gli interventi del CUN e del Ministero.

Con la successiva entrata in vigore della legge 3.7.98, n. 10 e segnatamente dall'articolo 4, 2° comma è stato demandato ad un ancor più puntuale regolamento la disciplina riguardante l'istituzione dei corsi di dottorato, le modalità di accesso e di conseguimento del titolo ecc...

Il citato regolamento, in preparazione, nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 4 della legge sopra riferita accentuerà ulteriormente le garanzie di trasparenza e correttezza amministrativa poiché prevederà che le Università dovranno disciplinare le prove di ammissione assicurando una idonea valutazione comparativa dei candidati, tempi ristretti per l'espletamento delle prove, nonché la pubblicità degli atti, ivi compresi i giudizi sui singoli candidati.

Inoltre al Rettore sarà affidato il compito di nominare, con proprio decreto, le Commissioni incaricate delle valutazioni comparative dei candidati escludendo da esse, per incompatibilità, il coordinatore e i componenti il collegio dei docenti.

Dette Commissioni dovranno infine essere convocate dal Rettore, non oltre il 60° giorno successivo alla conclusione del corso di dottorato e saranno tenute a concludere

*improrogabilmente le valutazioni entro i successivi due mesi.*

*Infine giova ricordare che coloro che ritengano di aver subito una lesione di un diritto o di un interesse possono proporre i ricorsi amministrativi o giurisdizionali, avverso le relative procedure concorsuali.*

*Per quanto sopra espresso si ritiene che, proprio nel rispetto della piena autonomia delle Università, tutta la normativa, ma soprattutto l'emanando regolamento di cui sopra, sia rivolta ad assicurare trasparenza in materia di concorsi per l'accesso al dottorato di ricerca.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

GIOVANARDI, BACCINI e PERETTI. —  
Al Ministro dei trasporti e della navigazione.  
— Per sapere — premesso che:

il Governo italiano ha da sempre sottovalutato l'importanza di una flotta pubblica, a differenza di altre Nazioni europee (vedi come esempio la Grecia) che usufruiscono di agevolazioni fiscali e contributive che consentono forti abbattimenti dei costi di gestione rispetto a quelli italiani;

il decreto che istituisce il registro internazionale è stato approvato il 25 febbraio dal Parlamento e quindi divenuto legge, ma i benefici per le Società armatoriali si avranno solo quando la riduzione del costo del lavoro sarà accompagnata da misure incisive sulla imposizione tributaria gravante sulle imprese armatoriali;

l'Italia è posta al 16° posto per la consistenza della propria flotta sia pubblica che dell'armamento privato, pari al 1,6 per cento della consistenza mondiale, con un tonnellaggio complessivo di 6.193.658 tonnellate di stazza lorda (t.s.l.) contro la consistenza della flotta greca pari a 25.505.935 tonnellate di stazza lorda (t.s.l.);

il processo di privatizzazione, se deve essere tale, deve avere come obiettivo imprescindibile quello della massima occupazione, ricorrendo eventualmente ad ammortizzatori sociali quali i prepensionamenti, attingendo dalla legge di riordino dei porti o ai fondi eventualmente accantonati dalle precedenti leggi sul riordino Finmare. Questo soprattutto perché la maggioranza del personale di tali società risiede in zone depresse dove il tasso di disoccupazione è di due cifre;

l'eventuale assegnazione alla Tirrenia di navigazione spa della *leadership* del comparto di cabotaggio (prevista da codesto ministero come società *holding* e capofila) non deve significare il ridimensionamento della Adriatica di navigazione spa, che per costituzione e storia svolge un servizio notevolmente diverso da quello di Tirrenia; infatti l'Adriatica da più di 60 anni opera nel servizio traghetti e svolge ora il cabotaggio internazionale con Grecia, Albania, Croazia, Istria e Montenegro, il cabotaggio merci e passeggeri nella tratta Venezia-Catania-Venezia-Albania, Ravenna-Catania-Venezia, e i servizi dovuti nei collegamenti con le Isole Tremiti;

la società Adriatica di navigazione spa possiede una flotta di 15 navi di proprietà delle quali 14 costruite negli anni 1989-1992-1993, completamente automatizzate e rispondenti ai più alti *standard* della sicurezza (l'Adriatica è stata la prima società ad ottenere la prestigiosa certificazione internazionale Safety management system prevista dal regolamento internazionale IMO);

la collocazione della società nel Porto di Venezia è strategicamente importante per la puntualizzazione e lo sviluppo del corridoio adriatico, per i nuovi investimenti previsti su Venezia, per le nuove funzioni regionali (legge di riordino del trasporto pubblico locale) e per gli investimenti europei nell'intermodalità e nell'individuazione di nuovi traffici verso Stati che si affacciano nel Mediterraneo e Mar Nero (g.u.e. 314 del 1997);

la società Adriatica di navigazione spa è una società che ha svolto, e svolge tut-

tora, la sua attività prevalentemente in campo internazionale e che nel passato gestiva linee commerciali e da passeggeri che, partendo dai capolinea di Genova e Venezia, scalavano i porti del Nord Europa, i porti del Mediterraneo orientale e quelli del Mar Nero;

la società Adriatica è l'ultima grande società ad avere sede nella città di Venezia e che dà lavoro oltre ai 1000 addetti del settore amministrativo e marittimo, ad almeno 5000 addetti delle Società dell'indotto Veneziano e di quello dei porti di Trieste-Ravenna-Ancona-Bari-Brindisi e Catania;

il piano di riordino del gruppo Finmare settore cabotaggio fa trapelare molti dubbi sulla reale volontà del ministero di sviluppare e potenziare la Marineria italiana e i collegamenti internazionali effettuati dalla società Adriatica di navigazione spa, soprattutto per quanto concerne i collegamenti con la Grecia (la fetta di mercato dell'Adriatica in tale linea è pari al 2,6 per cento contro un 75 per cento di quella greca e le uniche navi italiane che collegano l'Adriatico con la Grecia sono quelle dell'Adriatica);

non esiste un piano di sviluppo nella previsione di strutturare la flotta della società Adriatica spa perché la stessa sia più concorrenziale con la concorrenza greca, turca e croata questo grazie ad un piano di investimenti che preveda la costruzione di navi più consone ai servizi svolti puntando maggiormente sull'alta velocità (traghetti high speed) per i servizi internazionali e su traghetti misti passeggeri-merci del tipo viking per il cabotaggio merci tra porti italiani;

negli ultimi 10 anni il traffico automobilistico ha avuto un incremento del 60 per cento mentre il traffico pesante è aumentato del 90 per cento; l'usura del manto stradale prodotta dal passaggio di un Tir da 18 metri equivale a quella provocata da un passaggio di 5000/35000 autovetture (secondo la relazione che si consulta); le spese per la manutenzione delle autostrade variano da 100 a 500 milioni

per Km per anno secondo la presenza o meno di ponti, e quindi l'Italia, possedendo 6434 Km di autostrade ha una spesa che varia da 643.6 miliardi a 3.218 miliardi; sulla rete stradale viaggiano giornalmente un milione di camions e ogni anno 8000 Tir subiscono furti e rapine; risulta che il cabotaggio effettuato tra porti italiani anche dalle navi dell'Adriatica (tratta Venezia-Catania-Venezia, Ravenna-Catania-Ravenna) comporta un risparmio nelle manutenzioni stradali e anche un minor inquinamento sia acustico che ambientale —:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare affinché la società Adriatica di navigazione spa continui ad operare con autonomia gestionale ed amministrativa anche in un nuovo comparto di cabotaggio con Tirrenia Holding, ma soprattutto quali provvedimenti intenda adottare per portare la flotta pubblica e la flotta Adriatica ad essere concorrenziale con le Marinerie di Grecia, Turchia e Croazia che stanno effettuando notevoli investimenti in nuove navi e tecnologie. (4-17328)

*RISPOSTA. — Il piano di riordino del Gruppo Finmare, presentato in data 25 settembre 1995 al Parlamento, ai sensi della legge n. 204/95, prevedeva due settori di intervento distinti, seppur complementari nel contesto di un unico disegno razionalizzatore: a) il settore delle società di navigazione che effettuano preminentemente servizi di cabotaggio (c.d. settore cabotiero) e b) il settore delle società di navigazione che effettuano servizi internazionali di linea di trasporto merci (c.d. settore di linea).*

*La ristrutturazione del settore internazionale a seguito del parere positivo del CIPE, è stata portata avanti e si è conclusa con la vendita delle Società Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione.*

*La parte di piano relativa al settore cabotiero è stata riformulata a cura della Cooper e Lybrand, nominata consulente di direzione dal Ministero del tesoro, d'intesa con questa Amministrazione e con quella dell'industria, ed è stata inviata al Parlamento per il parere di competenza.*

*Sia le competenti Commissioni parlamentari che il CIPE hanno poi espresso*

parere favorevole su quest'ultima parte di piano con delibera del 9 luglio 1998 recepita da questo Dicastero, di concerto con quello del tesoro, attraverso il decreto interministeriale datato 7 settembre 1998, con il quale si approva il piano in questione e si stabilisce che a partire dalla data del decreto medesimo la Società Tirrenia, divenuta capogruppo del gruppo cabotiero, entro sei mesi dovrà predisporre il piano industriale, in conformità alle linee definite dallo stesso piano.

Per quanto concerne la Società Adriatica, l'analisi dei mercati in cui detta Società è chiamata ad operare ha evidenziato contesti fortemente competitivi e l'esame delle performance della Società stessa su diverse rotte ha mostrato una scarsa redditività.

Si è, quindi, posta in evidenza la necessità di intervenire sull'assetto complessivo del servizio, attraverso una rimodulazione di alcuni collegamenti senza, tuttavia, prevedere una loro soppressione.

In occasione della richiesta di modifica dell'attuale piano quinquennale per gli anni 1998-1999, avanzata da parte della Società Adriatica nel novembre 1997, dopo un'approfondita istruttoria e l'acquisizione del parere favorevole della conferenza dei servizi competenti, è stato predisposto, di concerto con il Ministero del tesoro, apposito decreto nel quale sono state approvate alcune modifiche proposte dalla stessa Società in quanto volte alla razionalizzazione dei costi e dei servizi e al contenimento degli oneri di sovvenzione.

Nel dettaglio, il nuovo programma di attività proposto per il settore cabotaggio merci da e per la Sicilia prevede il potenziamento del collegamento Ravenna-Catania, e viceversa, grazie all'impiego di una terza unità da acquisire sul mercato ed avente caratteristiche tecnico-nautiche simili alle due navi impiegate sulla tratta in parola (tipo « Espresso Ravenna »). Ciò comporta l'aumento della frequenza da sei a dieci corse settimanali al fine di rispondere alla domanda di trasporto registrata sulla linea Ravenna-Catania.

Per quanto riguarda i collegamenti internazionali con i Paesi del Mediterraneo, tenuto conto dei flussi di traffico registrati

nel 1997 dalla Società Adriatica, è stata prospettata l'opportunità di rimodulare i collegamenti nel medio e basso Adriatico. Pertanto, il nuovo assetto prevede:

sostituzione della linea Trieste-Durazzo (Albania) effettuata con traghetto misto merci-passeggeri, avente frequenza bisettimanale, con la linea Trieste-Ancona-Durazzo, sempre bisettimanale, ma effettuata con traghetto « tuttomerici »;

riduzione da quattro a tre corse settimanali della linea Bari-Durazzo, con facoltà di prevedere un quarto viaggio sulla base delle richieste di trasporto;

potenziamento della linea Bari-Dubrovnik (Croazia) per il periodo di alta stagione con l'integrazione di un'ulteriore corsa (da settimanale a bisettimanale);

potenziamento dei collegamenti tra Ancona e Spalato (Croazia) con frequenza incrementata da settimanale a trisettimanale;

potenziamento della tratta Bari-Bar (Jugoslavia) da settimanale a bisettimanale.

Circa i collegamenti con l'alto Adriatico (Trieste e la costa istriana) è stata proposta la conferma dell'assetto definito nel 1997. Il collegamento Trieste-Umago, istituito in via sperimentale su base annuale fino al 31 maggio 1998, è stato invece soppresso a partire dal 1° ottobre 1998 in quanto dai dati di traffico registrati nei mesi che vanno da ottobre a maggio 1998 è emerso che le previste potenzialità della linea non hanno trovato riscontro nei dati del flusso di traffico registrato.

Per quanto concerne, infine, i collegamenti con la Grecia, la forte concorrenza degli operatori ellenici, la modesta quota di mercato detenuta dalla Società Adriatica (circa l'8 per cento) e le consistenti perdite economiche inducono ad approfondite riflessioni sull'opportunità di mantenere inalterato l'assetto di detto collegamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

se siano fondate le voci di un prossimo ulteriore aumento delle tariffe telefoniche, la qualcosa sarebbe assurda, in quanto si sa che in Europa l'Italia è il paese con le più alte tariffe telefoniche;

considerato, oltretutto, che Telecom e Tim registrano attivi di una certa entità, se il Governo non intenda bloccare un nuovo ingiustificabile aumento delle tariffe telefoniche. (4-19537)

RISPOSTA. — *Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei Ministri, si ritiene opportuno premettere che ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 1 della legge 31 luglio 1997, n. 249 (istitutiva dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni), e dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 1997, n. 318 (recante il regolamento per l'attuazione di direttive comunitarie in materia di telecomunicazioni) i compiti di regolazione e vigilanza in materia di condizioni economiche di offerta per l'accesso e l'uso di una rete telefonica pubblica fissa sono stati demandati alla predetta Autorità.*

*In particolare, si rammenta che in materia tariffaria la direttiva 96/19/CE (articolo 4-quater) stabiliva che se il riequilibrio tariffario di ciascuno Stato membro non fosse stato effettuato entro il 1° gennaio 1998, lo Stato non in regola avrebbe dovuto presentare alla Commissione un preciso calendario di scadenze entro le quali eliminare i residui squilibri; in attuazione di quanto disposto dalla direttiva, l'Autorità ha definito una serie di scadenze temporali in modo da permettere alla Telecom di riequilibrare le sue tariffe sulla base di un piano di ribilanciamento da concludersi nel luglio 1999.*

*Le condizioni economiche di alcuni servizi offerti da Telecom Italia non sono commisurate ai costi effettivi del servizio (come contemplato dagli articoli 1 e 3 del decreto del Presidente della Repubblica 19*

*settembre 1997, n. 318) anche a causa della dipendenza dell'attuale struttura tariffaria dal piano nazionale di suddivisione del territorio per il servizio telefonico del 25 novembre 1997.*

*L'articolo 7 del decreto 318/97 prevede che lo squilibrio tariffario sia progressivamente eliminato attraverso appositi provvedimenti che verranno adottati dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni su proposta delle commissioni.*

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

LUCCHESI. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere:

se il Governo intenda assumere una posizione attiva nelle gravi disfunzioni che caratterizzano le poste italiane, considerando che il recapito postale è un vero inferno, il servizio dei conti correnti pessimo; come possa giustificare il Governo i finanziamenti, che a vario titolo, continua ad erogare a questo ente o società che si chiami;

se non ritenga che sia tutto da rifare, se effettivamente si voglia un servizio postale dignitoso, civile, efficiente;

come possa dire il Governo che non può interferire nella gestione, e poi erogare miliardi a questo apparato;

se non si ritenga di rivedere completamente questa struttura, visto che i vari cambiamenti non hanno portato a nulla, hanno aggravato la spesa pubblica, hanno aumentato le spese per mantenere nuove strutture diaboliche, hanno consentito la erogazione di miliardi a presunti manager; non è tollerabile che il Governo accetti questo sistema e difenda l'indifendibile, cozzando contro la realtà dei fatti, infischiosene delle giuste lamentele per i disservizi postali che si levano da tutti gli strati della popolazione e in tutte le località d'Italia;

quando ritenga di intervenire per ridisegnare tutto l'assetto dei servizi postali,

per andare finalmente di pari passo con i paesi europei. (4-21804)

**RISPOSTA.** — Al riguardo, nel precisare che è in corso di recepimento la direttiva 97/67/CE del 15 dicembre 1997 concernente regole comuni per lo sviluppo e il miglioramento del mercato interno dei servizi postali comunitari, si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.

Ciò premesso, si fa presente che Poste Italiane s.p.a. — interessata in merito all'atto parlamentare in esame — ha comunicato che gli importanti cambiamenti introdotti nella struttura aziendale in attuazione di un complesso riassetto dei servizi, mirano ad aumentarne l'offerta e la qualità, diminuendo i tempi di recapito ed elevando il livello qualitativo delle prestazioni, così come delineato nel Piano in Impresa 1998-2002 adottato dal Consiglio di Amministrazione il 7 ottobre scorso.

Sono state predisposte, infatti, importanti iniziative. Per esempio, nel settore finanziario un accordo stipulato nel mese di settembre 1998 con l'Associazione Bancaria Italiana ha permesso a Poste Italiane s.p.a. di avviare a soluzione la questione della parità di trattamento degli assegni postali rispetto a quelli bancari, mentre la nuova struttura dell'assegno postale, di prossima introduzione, consentirà di raggiungere livelli di sicurezza molto elevati, superiori a quelli garantiti da altri strumenti di pagamento.

Grazie alla informatizzazione di ulteriori 2.000 uffici, che vanno ad aggiungersi ai 2.000 già esistenti, un correntista potrà, entro limiti stabiliti, prelevare contanti su tutto il territorio nazionale già dalla prossima estate.

Altre iniziative, ha proseguito Poste Italiane s.p.a., sono state avviate e completate già entro lo scorso anno, tra le quali: l'attivazione del servizio di « delega unica », che consente la riscossione di somme con pos-

sibilità di accredito in conto corrente postale; la domiciliazione sul proprio conto corrente postale del pagamento di utenze periodiche (quali ENEL, TELECOM, TIM, ITALGAS, ecc.); l'introduzione del servizio « Pensionati e Accreditati », formula che prevede l'accredito del rateo di pensione sul c/c postale o libretto di risparmio del pensionato fin dal primo giorno del mese e che presenta evidenti vantaggi, quali la possibilità di riscuotere somme liquide quando si desidera e non in giorni prestabiliti, di beneficiare degli interessi del primo giorno di accredito, di evitare di spostarsi recando con sé consistenti somme in contanti in giornate note a tutti, di evitare code agli sportelli.

Per ciò che concerne i disagi di cui si fa riferimento nell'interrogazione, la società ha precisato che è già in corso, nel quadro delle ristrutturazioni, una revisione sia delle varie fasi di attività facenti capo ai centri territoriali di lavorazione sia del sistema di trasporto dei bollettini dalle agenzie ai CUAS. Poste Italiane ha comunque tenuto a precisare che le stesse dimensioni dell'azienda sono palesemente tali da non consentire di pervenire in tempi brevi a miglioramenti che possono essere immediatamente percepiti dalla generalità della clientela; tuttavia, l'intensa attività in corso perverrà certamente entro breve tempo a risultati chiaramente visibili.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

**MALENTACCHI, DE CESARIS e LENTI.** — Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il 30 novembre e il 1° dicembre del 1998 forti e persistenti precipitazioni atmosferiche hanno provocato danni ai comuni di Montelupone, Potenza Picena, Recanati e Porto Recanati, tutti comuni della provincia di Macerata;

i sindaci dei citati comuni hanno immediatamente richiesto al servizio regionale di protezione ed alla prefettura che i

territori colpiti fossero dichiarati soggetti a calamità naturali;

le forti precipitazioni hanno provocato l'esondazione del fiume Potenza che ha causato notevoli danni ad abitazioni private, a terreni agricoli coltivati, ad attività industriali e artigianali, oltre che a numerose strade;

l'inagibilità di alcune strade e la conseguente impossibilità di garantire il trasporto alunni ha portato, in alcuni casi, alla chiusura delle scuole;

l'evento verificatosi in provincia di Macerata ripropone l'inderogabile esigenza di interventi tempestivi, concreti e strutturali, riguardanti l'assetto idrogeologico della bassa valle del Potenza con particolare riferimento al corso del fiume ed ai suoi affluenti, nonché al problema delle « barriere » al deflusso delle acque rappresentato dalla strada statale n. 16 e dalla linea ferroviaria Bologna-Lecce —:

se siano a conoscenza della situazione creatasi in provincia di Macerata a causa delle forti precipitazioni avvenute il 30 novembre e il 1° dicembre del 1998;

quale sia l'entità accertata dei danni;

se siano allo studio o siano stati predisposti interventi riguardanti l'assetto idrogeologico dei territori interessati dall'evento meteorologico che ha causato danni gravissimi nei comuni di Montelupone, Potenza Picena, Recanati e Porto Recanati;

se siano state ravvisate responsabilità — anche di tipo erariale — dovute ad incuria o a mancata manutenzione del territorio ovvero a ritardi in interventi di riassetto idrogeologico che hanno aggravato i danni nei territori colpiti da esondazioni e, in caso affermativo, come intendano agire nei confronti degli eventuali responsabili. (4-21191)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione citata e sulla base degli elementi forniti dalla Giunta Regionale delle Marche — Servizio Lavori Pubblici — Ufficio Difesa del*

*Suolo — si riferisce che con decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 14.12.1998 è stato dichiarato lo stato di emergenza per diversi comuni della provincia di Pesaro, Ancona e Macerata, tra i quali i Comuni di Montecosaro, Treia, Cingoli, Macerata, Matelica, Montecassiano, Montelupone, Morrovalle, Porto Recanati, Potenza Picena e Recanati nella provincia di Macerata, a seguito della eccezionale ondata di maltempo che ha colpito la regione Marche nel periodo 18-19 ottobre, 11 novembre, 1-2 dicembre 1998.*

*In conseguenza del suindicato decreto, il Ministero dell'Interno, delegato per il coordinamento della Protezione Civile, ha emesso l'ordinanza n. 2918 del 25.1.1999, con la quale sono state assegnate alla Regione Marche risorse per un totale di lire 25.000.000.000 allo scopo di predisporre un piano di interventi straordinari per il ripristino delle infrastrutture, degli edifici pubblici e privati danneggiati, per la sistemazione idrogeologica dei corsi d'acqua in tutti i territori interessati dalla dichiarazione dello stato di emergenza.*

*Per i danni all'agricoltura sono state reperite ulteriori risorse di competenza dell'Assessore Regionale all'Agricoltura.*

*Per effetto della legge n. 267/98, recante « Misure urgenti per la prevenzione del rischio idrogeologico » la predetta Regione sta predisponendo studi per l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico del territorio marchigiano ed alla definizione di misure di salvaguardia, per l'attenuazione del rischio idrogeologico, nelle più esposte al rischio di dissesto o esondazione.*

*Con delibera n. 2186 del 14.9.1998 la Regione ha approvato le mappe dei rischi presenti nel territorio di cui alla legge regionale 11/96 articolo 12 nelle quali erano inserite gran parte delle aree del basso corso della Potenza, effettivamente inondate.*

*Per quanto riguarda gli atti di denuncia inviati alla Procura Generale della Repubblica presso la Corte di Appello di Ancona da parte di privati cittadini contro ignoti, si riferisce che la Regione è a conoscenza di*

*tali fatti ma non è ancora noto l'esito di eventuali indagini da parte dell'Autorità giudiziaria.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

la Siremar (Sicilia regionale marittima spa), con nota 31 ottobre 1997, (protocollo n. 840 del 1997, ha comunicato al ministero dei trasporti e della navigazione una richiesta di modifica del piano quinquennale 1995-1999;

dall'analisi di tale richiesta risulta l'intenzione di sostituire il porto capolinea di Porto Empedocle con Mazara del Vallo, per l'effettuazione dei collegamenti con le isole Pelagie creando la linea Mazara-Linosa-Lampedusa-Pantelleria-Mazara;

la proposta della soppressione di Porto Empedocle non è assolutamente accettabile né sul piano operativo, né sul piano economico, poiché emarginerebbe Porto Empedocle da qualsiasi piano di sviluppo socio-economico;

il comportamento della Siremar nei confronti dell'amministrazione comunale di Porto Empedocle è ingiusto ed incomprensibile, essendosi detta amministrazione prodigata oltremodo per venire incontro alle esigenze della stessa società e per facilitare i collegamenti marittimi con le isole Pelagie;

la soppressione di Porto Empedocle provocherebbe notevoli disagi di carattere sociale creando una serie di difficoltà agli abitanti delle isole Pelagie i quali fanno capo ad Agrigento per il disbrigo di ogni pratica burocratica; lo stesso dicasi di talune pratiche scolastiche in riferimento ad istituti di scuola superiore che dipendono dalle sedi centrali ad Agrigento;

di notevole entità sarebbe anche il disagio economico in quanto verrebbero

fortemente penalizzati i commercianti empedoclini e della provincia che quotidianamente si recano nelle isole Pelagie per rifornirsi riuscendo nell'arco della giornata ad andare, effettuare le operazioni di carico, e ripartire;

anche il turismo provinciale risentirebbe sicuramente della variazione di linea per le Pelagie, in quanto molti turisti diretti alle isole si fermano a visitare la valle dei Templi o viceversa;

una provincia come quella di Agrigento necessita di iniziative atte a favorire lo sviluppo economico e l'incremento di quelle poche attività esistenti, non certo da soppressione delle stesse;

sarebbe auspicabile far fronte alla concorrenza delle tariffe aeree migliorando il servizio ed offrendo agli utenti maggiori opportunità di collegamento istituendo linee veloci e utilizzando specie in estate gli aliscafi ed istituendo anche delle minicrociere;

infine Porto Empedocle, come struttura di 1° classe, 2° categoria, quindi di interesse nazionale, possiede tutti i requisiti per continuare ad effettuare i collegamenti con le isole Pelagie -:

se, vagliando la situazione sopra descritta, non ritenga doveroso e ineluttabile respingere la proposta avanzata dalla Sicilia Regionale Marittima spa. (4-15772)

RISPOSTA. — *Lo spostamento del capolinea da Porto Empedocle a Mazara del Vallo, che consente una unificazione delle linee D/4 e D/5, è una proposta della Società Siremar scaturita dall'esigenza di razionalizzare i servizi di collegamento marittimo e contenere così gli oneri della sovvenzione erogata dallo Stato.*

*Detti oneri, ove non si procedesse ad una revisione del servizio di cui trattasi, aumenterebbero, per il 1999, a circa 82 miliardi di lire.*

*Poiché le autorità locali hanno espresso notevoli preoccupazioni circa il nuovo assetto, l'Amministrazione ha provveduto a convocare specifiche conferenze di servizi*

dalle quali, nelle riunioni del 12 febbraio e del 26 marzo 1998, sono emersi taluni aspetti penalizzanti per le comunità locali di Pantelleria, Lampedusa e Linosa, in considerazione, principalmente, della riduzione del numero di corse per queste destinazioni.

Rivestendo tale problematica un carattere di assoluto rilievo, l'Amministrazione, lasciando invariati gli assetti previsti per il 1998, ha provveduto, per la definizione di un assetto ottimale per il 1999, ad acquisire dalle autorità marittime maggiori dati sul trasportato ed a sviluppare eventuali soluzioni alternative in grado di rispondere meglio alle esigenze delle comunità isolate, senza pregiudicare l'obiettivo del contenimento dell'onere di sovvenzione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

MANZONI. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

il servizio di « Dettatura telegramma » a cura delle Poste Italiane, contraddistinto dal n. 186, esistente presso la filiale di Brindisi dell'Ente Poste Italiane, cui fanno riferimento gli utenti con il prefisso telefonico 0831 del territorio brindisino, è praticamente inattivo e del tutto inutilizzabile da oltre un anno a causa, pare, di mancanza o insufficienza di personale preposto;

siffatta situazione di carenza del servizio di pubblica utilità, provoca non pochi disagi e ritardi a tutte le categorie di utenti della intera provincia di Brindisi —:

se non ritenga di dovere adottare con urgenza idonee misure per l'eliminazione dell'inconveniente e per l'integrale riattivazione del servizio. (4-21526)

RISPOSTA. — Al riguardo, si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.

Ciò premesso, si fa presente che Poste Italiane s.p.a. — interessata in merito a quanto rappresentato dalla S.V. on.le — ha comunicato che il servizio 186 « fonodettatura telegrammi » (CTR), esistente presso la Filiale di Brindisi, è regolarmente funzionante e che le unità in servizio (due per turno) sono sufficienti a garantire la copertura delle richieste della clientela. Il suddetto servizio, osserva il seguente orario:

dal lunedì al venerdì dalle ore 8 alle ore 19,30;

il sabato dalle ore 8 alle ore 14.00.

Nelle fasce orarie scoperte il servizio viene trasferito al CTR di Bari.

Nell'anno 1998, in particolare, il CTR di Brindisi ha accettato n. 39.748 telegrammi, rispondenti ad una media di n. 132 telegrammi al giorno.

Poste Italiane s.p.a. ha precisato, infine che qualche prolungamento dei tempi di attesa potrebbero verificarsi a causa di particolari situazioni contingenti non prevedibili.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

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

il porto di Oristano è stato consegnato all'amministrazione dello Stato nei primi mesi del 1998;

è assolutamente necessario ai fini del mantenimento della piena funzionalità e della sicurezza della stessa effettuare i relativi lavori di manutenzione ed ammodernamento;

l'effettuazione di tali lavori non può essere richiesta al genio civile-opere marittime in quanto il porto non è stato ancora classificato e tanto meno può essere imputata ai soggetti fornitori di tale struttura;

si è determinata quindi una situazione di grave incertezza che rischia di

paralizzare una struttura indispensabile per la crescita economica dell'intera provincia di Oristano -:

se non intenda procedere con urgenza alla classificazione di questo porto e conseguentemente all'assegnazione dei lavori di manutenzione ed ammodernamento alle locali sezioni del genio civile dello Stato: divisione opere marittime, restituendo così tranquillità agli operatori commerciali locali e rendendo più consistenti le possibilità di sviluppo economico dell'intera provincia di Oristano. (4-20917)

*RISPOSTA. — Si rappresenta che in occasione della prossima emanazione dei decreti previsti dall'articolo 4 della legge n. 84/94, si procederà, nel rispetto dei criteri generali che saranno indicati nei decreti medesimi, alla classificazione di tutti i porti nazionali e quindi anche del porto di Oristano.*

*Al momento deve, comunque, considerarsi vigente, per quanto applicabile, la classificazione ai sensi del testo unico approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095, in virtù della quale il porto di Oristano-Torregrande risulta iscritto nella seconda categoria III classe dei porti marittimi nazionali (porto di interesse regionale).*

*Si è pertanto ritenuto che le nuove opere debbano far carico alla Regione, tenuto presente che il menzionato regio decreto, all'articolo 4, disponeva che la ripartizione delle spese venisse demandata agli Enti preposti secondo criteri di importanza, natura e grado di utilità dei porti e spiagge in cui vengono eseguite.*

*Ne deriva che questa Amministrazione non può disporre di fondi con cui far fronte ai lavori di manutenzione ed ammodernamento del citato porto.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

*MASTELLA e OSTILLIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa. — Per sapere:*

se risponda al vero il fatto che, a creare difficoltà alla missione di pace in Albania, perché non vada a Valona, esisterebbero spinte di alcuni gruppi di nazionalisti greci, con mire egemoniche sull'Albania del Sud;

se sia vero che il Sismi ne ha riferito al Governo italiano;

quali passi diplomatici il Governo intenda adottare, nell'eventualità che tali fatti rispondano alla realtà, presso il Governo greco. (4-09396)

*RISPOSTA. — Dalle informazioni acquisite all'epoca della missione di pace in Albania, nulla è risultato circa le eventuali difficoltà create da parte di alcuni gruppi di nazionalisti greci all'invio di tale missione.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Umberto Ranieri.

*MASTROLUCA e RICCI. — Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:*

il signor Alberto Cicoella è stato per circa venti anni presidente della camera di commercio di Foggia;

per più di dieci anni della sua gestione i bilanci dell'ente camerale non sono stati approvati dal ministero dell'industria nella sua funzione di vigilanza;

secondo quello che risulta agli interroganti la mancata approvazione dei bilanci è da imputare a gravissime inadempienze procedurali, contabili e gestionali;

un'ispezione ministeriale tra l'altro ha accertato che per tutti gli anni considerati (dal 1991 al 1996) la camera di commercio di Foggia sia per quanto riguarda il bilancio preventivo che consuntivo non ha mai rispettato le scadenze previste dalla legge;

per quanto riguarda il consuntivo non è mai intervenuta l'approvazione ministeriale;

l'ultimo consuntivo approvato dal ministero vigilante è quello relativo al 1984;

in tutti i rendiconti relativi agli esercizi finanziari successivi al 1984 non vi è alcuna concordanza tra il fondo di cassa alla fine dell'esercizio e quello comunicato dall'Istituto tesoriere (Banca nazionale del lavoro) —:

quali iniziative intenda assumere per verificare se esistano responsabilità degli organismi di gestione e di quanti altri erano tenuti ad assicurare un sano e corretto andamento dell'amministrazione della camera di commercio di Foggia.

(4-20903)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto si fa presente quanto segue.*

*Il Ministero dell'industria è a conoscenza della grave situazione di disfunzione venuta a determinarsi presso la Camera di commercio di Foggia in particolare nel settore amministrativo-contabile e in quello del registro delle imprese.*

*Tale situazione non è imputabile all'attuale gestione amministrativa dell'ente che, anzi, si sta fattivamente adoperando per riportare l'ente stesso ad un livello di adeguata regolarità ed efficienza operativa.*

*Circa il rinnovo degli organi amministrativi camerale, si precisa che il consiglio camerale è stato nominato con atto della Regione Puglia in data 14.10.1997. Detto organo ha provveduto nelle sue prime riunioni ad eleggere il nuovo Presidente e la nuova Giunta. Ha inoltre nominato il nuovo Collegio dei revisori che risulta ora composto, come stabilito dall'articolo 17 della legge 29.12.1993, n. 580, da tre membri effettivi designati rispettivamente dal Presidente della Giunta regionale, dal Ministro dell'industria, commercio e artigianato e dal Ministro del tesoro e da due supplenti nominati dal Consiglio camerale.*

*In presenza della situazione di disfunzione in parola il Ministero dell'industria ha disposto in data 20.1.1997 l'invio di un gruppo di funzionari presso l'ente camerale per accertamenti ispettivi.*

*A seguito del lavoro svolto, a cura dei predetti funzionari è stata predisposta una prima relazione sulle irregolarità rilevate. Successivamente la Camera è stata oggetto, da parte dell'Ispettorato Generale di Finanza del Ministero del tesoro, di una visita ispettiva che si è svolta dal 26.5.1997 all'11.9.1997. Anche quest'ultima ha dato luogo ad una relazione con evidenziazione di numerosi aspetti di irregolarità.*

*Poiché a seguito degli accertamenti di cui sopra sono emerse situazioni che potrebbero configurare ipotesi di danno erariale, il Ministero dell'industria ha provveduto alla messa in mora, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 1219 e 2943 cc., di coloro che hanno partecipato all'adozione dei provvedimenti relativi alle situazioni citate.*

*Le relazioni ispettive di questo Ministero e dell'Ispettorato Generale di Finanza sono state portate a conoscenza dell'ente camerale, con invito a fornire tutte le spiegazioni necessarie sulle motivazioni che hanno portato alle irregolarità e alle disfunzioni riscontrate e ad adottare, con ogni tempestività, i necessari provvedimenti per il ripristino della funzionalità dei servizi interessati.*

*Le risposte fornite dall'ente camerale non sono apparse sufficienti al fine di chiarire le ragioni di alcune delle irregolarità rilevate nel corso delle ispezioni.*

*Inoltre, anche il Collegio dei revisori dei conti nel verbale degli accertamenti svolti nelle riunioni del 1°, 6, 13 e 14 ottobre 1998, ha messo in evidenza irregolarità, con possibili risvolti di danno erariale, in particolare per quanto riguarda la gestione del fondo di previdenza del personale e la tenuta del registro delle imprese.*

*Di conseguenza è stata disposta la prosecuzione della missione ispettiva per l'acquisizione della documentazione e per gli approfondimenti necessari anche al fine di appurare le eventuali responsabilità.*

*Detta ispezione è tuttora in corso.*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.

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

l'articolo 83 del codice della strada (decreto-legge n. 285 del 1992) prevede la possibilità di immatricolare veicoli in uso proprio soltanto per spostamenti del proprietario o dei suoi familiari o di altri soggetti cui il proprietario affidi il veicolo a titolo non oneroso;

in data 5 luglio 1998 è stata emessa dal direttore della IV direzione centrale della direzione generale motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ingegner Tullio D'Ulisse la circolare n. B070, protocollo 591/VD-DC 4 concernente indicazioni per « l'immatricolazione di autovetture per il trasporto di clienti di alberghi, di pensioni, eccetera;

tale circolare conferma la validità della precedente circolare n. 106/61 relativa alla possibilità da parte degli alberghi, pensioni, compagnie di navigazione, stabilimenti balneari, ed esercenti pubblici spettacoli di immatricolare autovetture « in uso proprio e per propri clienti »;

la circolare 106/61 è di fatto superata da diverse disposizioni normative successive sicché la circolare B070 del 5 giugno 1998 appare in vistoso ed evidente contrasto con il richiamato articolo 83 del codice della strada (decreto-legge n. 285 del 1992);

nel caso dell'utilizzo in uso proprio di autobus o comunque di veicoli aventi una capacità di trasporto superiore a nove posti, compreso il conducente, il Ministero dei trasporti e della navigazione ha emanato precise disposizioni in materia, limitando l'attività in uso proprio ai dipendenti ed ai collaboratori nell'ambito dell'attività primaria del soggetto imprenditoriale;

nei casi di trasporto clienti per alberghi, pensioni e delle altre categorie dei soggetti in questione, appare impossibile discernere l'ambito dell'espletamento dell'attività istituzionale dell'impresa assoggettata a corrispettivo, dall'ambito di un'at-

tività concernente un vero e proprio servizio di trasporto —:

quali siano i rimedi che intenda immediatamente adottare per rimuovere lo stato di confusione ingenerato dalla circolare in oggetto e per dichiararne la illegittimità oltre che per chiarire quali siano state le ragioni e le motivazioni che possano aver indotto all'emanazione di detta direttiva che penalizza ulteriormente la categoria dei tassisti. (4-19185)

**RISPOSTA.** — *La distinzione tra uso proprio ed uso di terzi è stabilita dal comma 3 dell'articolo 82 del Codice della Strada che prevede l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito ad uso proprio.*

*Tale articolo corrisponde all'articolo 57 del precedente Codice della Strada (decreto del Presidente della Repubblica del 15 giugno 1959, n. 393), che distingueva la destinazione dei veicoli in uso privato (attuale uso proprio) ed in uso pubblico (attuale uso di terzi).*

*Niente pertanto è mutato, nel passaggio dall'uno all'altro Codice, per quanto riguarda il concetto di uso privato-uso proprio, e quindi nulla è variato per quanto concerne la possibilità di trasporto di clienti di alberghi, pensioni, ecc., a titolo gratuito mediante autovetture intestate ai proprietari di questi ultimi, così come a suo tempo statuito dalla circolare 106/1961.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**MESSA.** — *Ai Ministri delle finanze, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

in data 26 febbraio 1997 (documento Enea (97) n. 76/C.A.) Enea formulava una Nota Informativa — « presentazione al Murst da parte Enea di programmi di

ricerca nell'ambito dei finanziamenti del 5 per cento della quota 1996, previsti dalla legge n. 95/1995 » — dove veniva riportata la proposta dell'Ente relativa al progetto « Catastrofi naturali e loro conseguenze sul patrimonio culturale ed ambientale italiano. Mitigazione e previsione di alcune tipologie di eventi », per un costo globale di 8 (otto) miliardi di lire dei quali cinque a carico del Murst (Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica) per una durata prevista di tre anni;

il dipartimento Enea prevalentemente interessato è il dipartimento ambiente;

il programma di ricerca viene suddiviso in due parti:

a) mitigazione degli effetti di eventi catastrofici sui beni culturali;

b) prevenzione e previsione di eventi catastrofici;

vengono riportati per la prima parte nella domanda del Consorzio Civita intitolata « Linee guida per la salvaguardia dei beni culturali dai rischi naturali » e per la seconda parte nella domanda della Società « Environmental Technologies and Products Srl » (ET&P) sotto il titolo « Sistema di supporto decisionale per la prevenzione degli eventi catastrofici e la prevenzione e mitigazione degli effetti sui beni ambientali e culturali » che ambedue presenteranno in seguito;

nello stesso documento Enea si legge che, per la prima attività (riferita al punto « a »), « è previsto il coinvolgimento, oltre che dell'Enea, anche del Consorzio Civita e dell'Istituto centrale del restauro... Ad essi verranno affiancati *partner* di diritto privato, selezionati successivamente con procedure trasparenti... »;

mentre per la seconda parte (punto « b » nel documento) si afferma che « i soggetti già individuati che parteciperanno all'iniziativa sono, oltre ovviamente a Enea, anche il C.N.R. e l'Università di Bologna. Ad essi, come nel caso precedente, verranno associati nell'iniziativa sia *partner* scientifici di comprovata esperienza e ca-

pacità nel settore, sia *partner* industriali, da selezionarsi successivamente con procedure trasparenti... »; misteriosamente, scompariranno l'Istituto di Geofisica (riferimento 18) e l'Università di Roma I (riferimento 01);

l'Istituto centrale di restauro figura come *partner* nel progetto del Consorzio Civita, mentre ET&P potrebbe apparire come nuova se non avesse un legame con il professor Todini, del Dipartimento di scienze della terra e geologico ambientali dell'università di Bologna: questo legame con l'AMB-CAT-INAT e AMB-CAT-FRAL dell'Enea di Bologna, esiste da tempo;

essendo stato informato dal responsabile del Cnrt-Enea, il professor B.H. Lavenda (docente della Università di Camerino ed esperto internazionale di Termodinamica), in qualità di Coordinatore Scientifico del Centro nazionale per la ricerca sulla termodinamica (Cnrt, unità del dipartimento energia Enea), insieme alla società Syremont (gruppo Montedison) partecipa al sopracitato concorso bandito da Enea per i finanziamenti previsti dalla legge n. 95/1995, nel settore ambiente « Catastrofi naturali e loro conseguenze sul patrimonio culturale e ambientale italiano »;

nel corso dei lavori di valutazione dei progetti presentati, operata da una apposita commissione Enea, nominata dal Presidente dell'Ente medesimo, formata da tre esperti, il progetto intitolato « Sviluppo e validazione sperimentale di modelli statistico-termodinamico dei valori estremi per la previsione del danno da inquinanti atmosferici e variabili meteorologiche sui materiali calcarei dei monumenti », veniva bocciato;

avendo il professor Lavenda redatto lo studio della parte teorica del progetto presentato dalla Syremont, ha interesse nel conoscere le motivazioni di tale bocciatura e, quindi, avanzava richiesta per conoscere le valutazioni operate dalla commissione Enea la quale, secondo l'interrogante pretestuosamente, evita qualsivoglia spiegazione;

dopo ripetuti tentativi il professore veniva a conoscenza che i verbali dei lavori della commissione passavano, per competenza alla Funzione centrale marketing Enea nei confronti della quale interveniva, invocando l'articolo 25 della legge n. 241/1990, per conoscere (per l'appunto) gli elementi del giudizio espresso da tale commissione: il Direttore della Funzione centrale marketing, dottor G. Clemente, in data 11 settembre 1997, protocollo n. 4696, negava l'accesso;

in seguito il professor Lavenda ricorrevva al Tar del Lazio il quale, con sentenza del 4 dicembre 1997 n. 13470/97, dichiarava: « Non v'è dubbio, infatti, che l'interesse a conoscere i motivi dell'esclusione si correla con la valutazione che di quel progetto ha fornito la commissione valutatrice e con il giudizio in cui è coinvolto anche il professor Lavenda »: il Tar conclamava il diritto del professore di conoscere le motivazioni per le quali il progetto era stato escluso;

grazie a tale sentenza, in data 5 marzo 1998 si esaminavano e si estraevano copia degli atti prodotti dalla commissione valutatrice;

nella prima riunione della Commissione esaminatrice, avvenuta in data 5 maggio 1997, venivano enunciati i seguenti criteri di valutazione nel rispetto « dello spirito e della lettera della legge n. 95 del 1995 e dei relativi decreti attuativi »:

1) corrispondenza tra i contenuti della proposta e le indicazioni del bando Enea;

2) coinvolgimento bilanciato degli enti di ricerca, delle imprese e delle università;

3) adeguatezza culturale, tecnica e scientifica dei soggetti proponenti;

4) fattibilità tecnico-economica del programma;

5) possibilità di mercato dei risultati dell'iniziativa proposta;

6) competitività della ricerca italiana nello specifico settore;

7) contenuti innovativi della proposta, anche sul piano delle realizzazioni industriali e/o produttive;

8) applicabilità ad un contesto il più ampio possibile;

le 18 proposte di progetto pervenute a Enea, venivano suddivise dalla commissione in due categorie: sismo-geologiche, con n. 11 proposte, e idrogeologico-atmosferico-modellistico, con n. 7 proposte;

in data 12 maggio 1997, la commissione riteneva il Consorzio Civita (rif. 17), l'Istituto nazionale di Geofisica (rif. 18) e l'Università di Roma I (rif. 01) come le più idonee per la prima categoria e, Cisi Aid (rif. 08) ed ET&P (rif. 07) idonee per la seconda categoria;

la commissione, avvedutasi del fatto che nessun progetto risultava completo, decideva in quella stessa riunione di « prendere direttamente contatto con questi proponenti al fine di verificarne la disponibilità a modificare e/o a completare le loro proposte », in modo tale che divenissero accettabili per la commissione stessa;

dal parere della commissione Enea, si possono evincere le seguenti incongruenze:

a) il Consorzio Civita (rif. 17) è stato promosso per la sua corretta « impostazione metodologica » in quanto « la determinazione dell'area campione sulla quale effettuare gli interventi pilota non viene definita *a priori*, ma se ne rimanda la scelta a valle di una fase di analisi e verifica in modo da assicurarne l'effettiva rappresentatività rispetto alla situazione italiana »: ciò senza specificare nulla in riferimento ai costi;

b) diversamente da quanto sopra, il proponente CRS4 (rif. 19), veniva in parte bocciato perché « L'area prescelta e la tipologia di edifici non sono rappresentativi della realtà nazionale »: si può concludere che la commissione valutatrice presta attenzione a coloro che rimangono nel vago,

che non è importante il progetto e che è sufficiente la sola dichiarazione di intenti;

la proposta della Montecatini (rif. 06), nella quale si sviluppava un *software* per la previsione delle frane, fu bocciata perché mancante di « qualsiasi riferimento concreto alla specifica situazione dei beni culturali », contrariamente alla proposta del Consorzio Civita (rif. 17) che veniva accettata essenzialmente per quegli stessi motivi per i quali la Montecatini rimaneva esclusa;

la proposta di Noustat (rif. 14) veniva bocciata perché « mancano i *partner* », mentre quella del proponente professor Gabriele Giorgi (rif. 03), nonostante risultasse « una proposta formulata a titolo personale e senza alcun *partner* », veniva accettata attraverso l'adozione di un *escamotage*: integrarla nella proposta della ET&P; esempio del « doppio standard » utilizzato dalla commissione;

la Cisi Aid presentava due progetti (rif. ti 08 e 09) per due « pacchetti » di *software*, Stiped e Simon: entrambi trattano il monitoraggio sui patrimoni culturali. Il progetto n. 08 viene accettato nonostante l'estremo disequilibrio: « da un lato l'aspetto idrologico verrebbe affrontato tramite sofisticati modelli matematici già esistenti, dall'altro l'aspetto atmosferico verrebbe condensato nella mappatura dei carichi critici, informazione importante, ma che da sola non serve a prevedere né a comprendere l'evoluzione o l'assenza dei fenomeni »;

la Commissione nella sua prima riunione identificava delle linee guida affermando, tra l'altro, di voler ricercare delle idee nuove, ma poi commentava, superficialmente, che l'Enea in collaborazione con la Syremont (rif. 05) « ...fornirebbe una previsione di tipo statistico. Non si comprende se tale approccio sia scientificamente maturo... », annichilendo con tale valutazione, contraddittoria, la propria indagine e la qualità delle proprie analisi valutative;

in merito al progetto Cisi Aid (rif. 08), la commissione valutava con benevolenza

il fatto che « l'ammontare del finanziamento viene ritenuto indicativo », mentre la proposta Syremont (rif. 05), che specificava la propria richiesta di finanziamento, veniva bocciata a causa della mancata specificazione del cofinanziamento Enea;

mentre la Commissione nei casi sopracitati chiedeva ai proponenti notizie affinché il progetto (o proposta) potesse risultare « accettabile », nel caso Syremont non lo fa;

la Commissione bocciava la proposta del Consorzio ISAS (rif. 04) perché trattavasi di una attività « relativa essenzialmente alla validazione di un prodotto già esistente, per giunta con un ambito di applicazione piuttosto ristretto, da effettuarsi mediante campagne di misura con il metodo Nakamura », in netta contraddizione con quanto si legge nel programma finale presentato dalla Commissione (n. 3.3.1.2) nel quale, il proponente Enea, è affiancato dall'Istituto Nazionale di geofisica e dall'Università di Roma 3: ora la Commissione sostiene che « il metodo Nakamura è molto promettente... »;

quanto sopra riportato non fornisce la spiegazione del perché abbia formulato una sua proposta al Murst, (DOC. Enea (97) n. 76/C/A) che porta la data del 26 febbraio 1997, dove per la prima categoria di progetti è previsto il « coinvolgimento, oltre che dell'Enea, anche del Consorzio Civita e dell'Istituto Centrale per il Restauro... Ad essi verranno affiancati *partner* di diritto privato, selezionati successivamente con procedure trasparenti... », quando poi misteriosamente spariscono l'Istituto di geofisica (rif. 18) e l'Università di Roma I (rif. 01);

dalla documentazione acquisita emergono diversi aspetti tra i quali quello, singolare, che colui che è stato giudicato ora assume le vesti di colui che deve giudicare;

per quanto concerne la seconda categoria, oltre l'Enea ci sono il CNR e l'Università di Bologna. « Ad essi, come nel

caso precedente, verranno associati nell'iniziativa sia *partner* scientifici di comprovata esperienza e capacità nel settore, sia *partner* industriali, da selezionarsi successivamente con procedure trasparenti, ... » ma si evince dal verbale della commissione, del 12 maggio 1997, che l'Università di Bologna è nel progetto ET&P senza aver fatto una domanda a parte (quella del professor Giorgi è un'altra domanda ancora) ed i progetti del CNR sono stati bocciati o non presi in considerazione. Mancano i riferimenti a Cisi Aid (rif. 08) e ET&P (rif. 07);

in merito ai progetti di ricerca proposti a Enea per il sopracitato concorso, si deduce quanto segue:

a) la proposta della ET&P (rif. 07) è generica e l'articolazione di quanto proposto consiste in una elencazione dei *tasks* senza il doveroso supporto in un progetto, delle relative motivazioni;

b) anche nel caso di quanto presentato dal Consorzio Civita (rif. 17), le « linee guida », non si tratta di una proposta di progetto, ma, piuttosto, di un semplice elenco delle linee di massima che qualunque progetto dovrebbe avere in indice (prima della premessa e del progetto stesso): una lista di cose da fare sui monumenti, beni architettonici, città storiche, ma dove non v'è traccia di un qualcosa che possa definirsi progetto; una proposta priva di indicazioni, priva, ad esempio, di riferimenti circa le metodologie di approccio da prendere;

c) la commissione ha espletato la valutazione dei progetti utilizzando un « doppio standard », bocciando alcuni progetti per quegli stessi motivi per i quali, poi, ne accettava altri;

d) è piuttosto significativa e inquietante per un Ente di Stato, che opera con finanziamento pubblico, l'assoluta assenza di elementi di controllo sugli eventuali risultati conseguiti dai vincitori del « concorso »;

da quanto sopra esposto emergerebbe a giudizio dell'interrogante che l'Enea po-

trebbe aver bandito il concorso dopo aver scelto i vincitori (il Consorzio Civita e l'Istituto centrale di restauro);

a ulteriore danno di tutti gli Enti esclusi l'Enea non si sarebbe limitata solo ad individuare i vincitori ancor prima di aver bandito il concorso, ma potrebbe aver sfruttato il *know-how* degli altri partecipanti al fine di poter completare quei progetti già selezionati, ma che risultavano scientificamente più che carenti;

essendo già delineate le linee di ricerca ed essendo stati di fatto individuati i *partner*, appare piuttosto strano che un ente di Stato, che è atto ad amministrare i fondi di finanziamento pubblico, « bandisca » un « Invito alla presentazione di proposte sui programmi di ricerca finanziati dalla legge n. 95 del 1995 » e che lo faccia solo il giorno 13 marzo 1997 attraverso Internet con scadenza il 14 aprile 1997;

non è chiaro come questi progetti si possano inserire nel piano dei progetti strategici, quando si cambia obiettivo ogni anno;

nonostante la commissione giudicatrice fosse composta da tre membri [l'ingegner Felici (presidente), l'ingegner Rinaldis ed il dottor Zanini] i verbali risultano inspiegabilmente e irregolarmente firmati solo dal presidente;

l'ingegner Felici informava i direttori dei Dipartimenti Ambiente, Energia e Marketing, in data 29 luglio 1997 (protocollo 2452 e protocollo 1020): « ho omesso nella mia risposta (al professor Lavenda) di precisare che la richiesta di informazione avrebbe dovuto correttamente essere formulata dai titolari delle proposte e, in via sussidiaria, dai rappresentanti formali dei soggetti indicati dal proponente come *partner* (nel caso in questione, dunque, il responsabile Enea del Cnrt o meglio ancora, il direttore del Dipartimento Erg) nonché essere indirizzata al Presidente dell'Enea. » —;

se i Ministri per la funzione pubblica e gli affari regionali, dell'università e della

ricerca scientifica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato non ritengano che:

a) il negligente rifiuto dell'Enea (ente dello Stato) di produrre degli atti relativi ad un concorso pubblico, essendovi costretto subito dopo da una sentenza del Tar, non adduca delegittimazione della cosa pubblica ed un invito, sia pur indiretto, alla inosservanza delle regole con conseguente impoverimento di immagine;

b) sia scorretto che i progetti non siano stati valutati per i loro meriti, ma soltanto per l'acquisizione di ulteriori elementi scientifici per il completamento dei progetti del Consorzio Civita e dell'Istituto centrale del restauro, già individuati prima che si bandisse il concorso;

c) sia piuttosto strano che un ente di Stato, atto ad amministrare i fondi di finanziamento pubblico, avendo già delineate le linee di ricerca ed individuati i partner, comunque « bandisca » un « Invito alla presentazione di proposte sui programmi di ricerca finanziati dalla legge n. 95 del 1995 » e che lo faccia solo il giorno 13 marzo 1997 attraverso Internet con scadenza il 14 aprile 1997;

d) non sia previsto chi valuterà e/o sfrutterà gli eventuali risultati conseguiti;

se il Ministro del tesoro non intenda verificare:

l'esistenza di eventuali responsabilità nelle modalità di amministrare le risorse economiche dello Stato che emergono in quanto esposto in premessa e nella descritta procedura adottata dall'Enea per assegnare gli otto miliardi (di cui cinque finanziati dal Murst) di finanziamento previsti dalla legge n. 95 del 1995, identificando prima i vincitori del concorso per poi bandire il concorso stesso;

la correttezza delle valutazioni operate dalla commissione dell'Enea che, in linea con le scelte fatte a monte del concorso, secondo l'interrogante ha privilegiato alcuni concorrenti poco meritevoli a danno degli altri;

quali meccanismi l'Enea preveda per verificare l'eventuale raggiungimento dei risultati, dal momento che risultano inesistenti precisi obiettivi nella domanda;

se, qualora in esito dei predetti accertamenti dovessero emergere profili di responsabilità penale, si intenda trasmettere gli atti all'autorità giudiziaria competente. (4-18487)

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

*Si deve necessariamente premettere che nell'interrogazione si fa riferimento ai finanziamenti previsti dalla legge n. 95/95 la cui gestione rientra tra le attribuzioni del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica, che nell'ambito della normativa in questione, ha affidato all'ENEA la responsabilità di un'iniziativa relativa al settore ambiente dal titolo « Catastrofi naturali e loro conseguenze sul patrimonio culturale ed ambientale italiano. Mitigazione e previsione d'alcune tipologie d'eventi ».*

*L'ENEA ha fatto presente che per l'individuazione dei partner nei programmi di ricerca finanziati con il fondo 5 per cento previsto dalla suddetta legge per l'anno 1996, ha seguito le procedure previste dalla stessa legge e dai relativi decreti applicativi.*

*Per quanto attiene le osservazioni rappresentate nell'interrogazione si ricorda che l'ENEA per la completa definizione del progetto e per la selezione dei partners, ha pubblicato sulla stampa quotidiana un invito alla presentazione di proposte sui programmi di ricerca finanziati dalla legge 95/95, precisando gli elementi essenziali che le proposte dovevano contenere.*

*Nel bando ENEA era espressamente previsto che il presentatore della proposta indicasse i propri partners, purché fossero chiari sia la quota di finanziamento richiesta, sia il relativo cofinanziamento (ad esempio, la proposta Syremont indicava come partner l'ENEA e quella della società ET&P indicava l'università di Bologna).*

*La durata del bando di un solo mese era dovuto alle scadenze temporali imposte dalla legge 95/95 e risulta comunque in linea con quanto previsto dalla normativa*

vigente. Trattandosi poi di un invito alla presentazione di proposte e non di progetti di dettaglio, il tempo di 30 giorni va ritenuto congruo, come dimostra anche il numero di domande pervenute.

Le proposte sono state esaminate e verificate da una Commissione di selezione nominata dall'ENEA, non solo sotto il profilo della legittimità, ma anche sotto quello della validità scientifica. Anche il Comitato Tecnico Scientifico del MURST e altri esperti d'elevata competenza esterni all'Ente, sono stati incaricati dal Comitato stesso di verificare la proposta conclusiva prodotta dall'ENEA.

Appare pertanto che la Commissione non ha effettuato alcuna scelta preconcepita, come asserito nell'interrogazione, restando così confermata la validità complessiva dei progetti selezionati sotto il profilo scientifico.

Inoltre la Commissione nell'ambito della sua funzione finalizzata a permettere la definizione di un progetto complessivo da presentare al MURST, ha ravvisato la necessità di contattare i proponenti delle iniziative selezionate in quanto le stesse per espressa indicazione dello stesso MURST, dovevano confluire in un progetto complessivo e si rendeva quindi necessaria una loro integrazione su base consensuale.

I controlli sui risultati delle attività saranno effettuati su due livelli: il primo interno all'ENEA - in quanto l'Ente è chiamato ad assumere nei confronti del MURST la piena responsabilità della realizzazione dei programmi, nel rispetto dei tempi e dei costi previsti -, il secondo attuato dal MURST secondo procedure collaudate anche a livello internazionale, nell'ambito di quanto previsto dagli schemi tipo d'accordo che il MURST stipula per l'erogazione dei fondi ex legge 95/95.

Per quanto riguarda l'esame delle singole proposte da parte della Commissione si precisa quanto segue.

La proposta inviata dalla Società Syremont (gruppo Montedison) a firma del responsabile della Syremont medesima, non è stata selezionata dalla Commissione, sia per le caratteristiche del progetto - ritenuto carente sotto il profilo della utilizzazione/

commercializzazione dei risultati e non particolarmente innovativo - sia per la mancanza d'alcuni elementi essenziali previsti dal bando: costo complessivo della proposta, quota di cofinanziamento a carico di tutti i partecipanti.

Infine l'Ente ha fatto presente che non vi è nessuna incongruenza nella scelta della proposta avanzata dal Consorzio Civita rispetto a quella formulata dal CRS4. La prima prevedeva una fase del lavoro espressamente dedicata alla individuazione di una area campione che fosse rappresentativa della realtà nazionale, mentre la seconda individuava già a priori un territorio sul quale intervenire senza alcuna valutazione, neppure di prima approssimazione, sulla rappresentatività generale.

La proposta Syremont non si riferiva in modo specifico ai beni culturali, mentre la proposta - Civita - redatta in collaborazione con l'Istituto Centrale del restauro prendeva in considerazione esclusivamente l'impatto di eventi estremi sui beni culturali.

La proposta del Prof. Giorgi, pur contenendo elementi d'interesse, è stata bocciata in quanto formulata a titolo personale. L'Università di Bologna - presso la quale insegna il Prof. Giorgi - ha ritenuto per motivi scientifici di inglobare tale proposta nel proprio programma di lavoro ed è stata in questo contesto valorizzata. Si sottolinea comunque che per la Commissione il prof. Giorgi non è un partner selezionato.

La proposta della CISI AID veniva ritenuta interessante per la parte idrogeologica sicuramente la più critica per le finalità dell'iniziativa, e per questo motivo selezionata.

La proposta CISI AID conteneva la stima dei costi previsti, pur indicando gli stessi come approssimativi. La proposta Syremont non indicava né il costo totale dell'iniziativa, né quello del partner ENEA. Si aggiunge che il partner individuato dalla Syremont Centro Nazionale per la Ricerca e la Termodinamica dell'ENEA (CNRT), veniva finanziato con fondi rinvenienti dall'accordo di programma ENEA-MICA. Perciò, pur non essendo entrata la Commissione nell'analisi di questo aspetto, si è ritenuto non corretto finanziare un'iniziativa

tiva MURST non con risorse ENEA, ma con fondi provenienti da altri finanziamenti pubblici.

Per quanto riguarda l'impiego del metodo Nakamura, occorre rilevare che come tutti i metodi messi a punto dalla comunità scientifica, esso ha precisi campi d'applicazione. La sua utilizzazione nel contesto previsto dall'Istituto nazionale di geofisica — la cui competenza in campo sismico è generalmente riconosciuta — è di sicuro interesse, mentre non avrebbe la stessa valenza nel caso del consorzio ISAS. Va precisato che la proposta ISAS non è stata selezionata perché prendeva in esame uno specifico edificio la cui tipologia ed il territorio in cui lo stesso ricade, sono stati ritenuti non rappresentativi della realtà nazionale.

Infine per quanto attiene la richiesta d'accesso agli atti della Commissione da parte del Prof. Lavenda, l'Ente ha precisato che la nota del 29 luglio inviata dall'ing. Felici ai direttori dei dipartimenti Ambiente Energia e Marketing, era solo una nota esplicativa ad uso interno.

Successivamente con nota dell'11 settembre 1997, l'ENEA aveva informato la Società Syremont che la Commissione aveva respinto la sua proposta, e in medesima data aveva avvisato il Prof. Lavenda che soltanto la società proponente aveva titolo per avanzare istanza di chiarimenti sulla valutazione del progetto presentato. A questo proposito si fa notare che l'accesso agli atti non è stato mai negato dall'Ente ai presentatori delle proposte. La Syremont ha, infatti, ottenuto in tempo reale tutte le informazioni richieste. Quando il TAR del Lazio — accogliendo il ricorso presentato dal Prof. Lavenda con decisione n. 202/98 — ha ritenuto di consentire l'accesso a tali atti anche a soggetti diversi, l'ENEA si è prontamente adeguato consentendo al ricorrente, in data 5 marzo 1998, di esaminare ed estrarre copia degli atti richiesti.

Si precisa tuttavia che il controllo degli specifici risultati rientra tra le attribuzioni del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.

MESSA. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

numerosi cittadini residenti nel comune di Guidonia Montecelio (Roma) hanno rappresentato la possibilità che l'ufficio postale di via Umberto Maddalena possa essere chiuso;

tale eventualità determinerebbe non poche situazioni di disagio alla collettività e, in particolar modo, agli anziani —:

se quanto sopra corrisponda al vero;

in caso affermativo, quali iniziative intenda assumere per evitare la chiusura dell'ufficio. (4-22636)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che la società Poste Italiane — interessata in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame — ha comunicato che allo stato attuale l'agenzia postale di Guidonia opera in due locali, distanti tra loro circa 400 mt, siti in via Visintini 12 e in via Maddalena 40, per i quali viene corrisposto un canone di locazione mensile pari a complessive lire 5.500.000.

Entrambi i locali risultano scarsamente idonei ad un efficiente espletamento dei servizi, a causa di notevoli carenze ambientali e strutturali, aggravate dalle difficoltà di parcheggio nelle vicinanze.

Per ovviare a tali inconvenienti e per rispondere meglio alle esigenze della locale clientela, la medesima società ha ritenuto opportuno riunire tutti i servizi di istituto in un'unica struttura, di nuova costruzione, sita in via Q. Gabelli a circa 400 mt. di distanza dalle sedi attuali, che presenta una superficie adeguata a soddisfare l'incremento di richiesta di servizi da parte dell'utenza, dispone di un'area di parcheggio per ospitare circa 200 autovetture e consente, altresì, di ridurre i costi di locazione.

Poiché l'immobile in questione necessita di lavori di adeguamento strutturale si ritiene che la nuova sistemazione potrà divenire operativa entro la fine del corrente anno.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

MIGLIORI. — *Al Ministro delle comunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:*

la filiale delle poste italiane di Prato continua a soffrire di carenza di personale, ormai cronica, sin dalla sua costituzione;

tale difficoltà è da imputarsi non solo alle scarse riprese economiche ma anche all'impiego massiccio di personale con contratto a termine che ha causato enormi disagi funzionali ed organizzativi derivanti dalla scadenza naturale degli stessi;

la direzione di sede in accordo con le organizzazioni sindacali aveva convenuto sull'assegnazione di circa 30 nuovi portaflettere di ruolo, ma si apprende che arriverà a Prato nuovamente personale a contratto trimestrale —:

quali urgenti ed indispensabili misure si intendano assumere per garantire l'efficienza del servizio in una provincia ad alta capacità produttiva ove il servizio postale assume un ruolo primario per la crescita e lo sviluppo economico della stessa. (4-20303)

RISPOSTA. — *In relazione a quanto rappresentato si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.*

*Ciò premesso, si fa presente che Poste Italiane s.p.a. — interessata in merito — ha comunicato che il Piano d'Impresa 1998-2002, approvato dal Consiglio di amministrazione il 7 ottobre scorso, ha introdotto un nuovo modello di organizzazione della propria rete territoriale che elimina le sedi regionali e le agenzie di coordinamento; conseguentemente dal 1° gennaio c.a. si è dato inizio alle attività di trasferimento ad altre unità organizzative delle risorse umane di loro competenza.*

*Infatti, con un appropriato uso dello strumento della mobilità, si vuole conseguire l'applicazione di un elevato numero di*

*unità alle attività di recapito e alla rete delle agenzie, riducendo significativamente il numero degli addetti non a contatto con la clientela.*

*In sostanza la linea lungo la quale il Piano si propone di agire mira ad ampliare la superficie di contatto diretto con il mercato, contro una proporzionale riduzione delle energie dedicate alle attività e funzioni di rilevanza strumentale e interna, senza quindi incidere sul complesso degli addetti, ma gestendo con opportuna cautela il turnover e in particolare avvicinando le uscite con ingressi in numero pari o minore di nuovi elementi professionalmente qualificati per elevare gli standard qualitativi medi nei diversi settori e alleggerire i costi di gestione.*

*Nell'attesa, quindi, di raggiungere una equilibrata distribuzione sul territorio delle risorse umane, Poste Italiane s.p.a. continuerà, in misura sempre minore, a ricorrere ai contratti a tempo determinato.*

*Il ricorso a tale tipo di assunzioni è dovuto alla necessità e all'urgenza di rimpiazzare i dipendenti stabili, la cui disponibilità viene meno per le ragioni più varie, in modo improvviso e quindi imprevedibile.*

*In tale contesto e tra i provvedimenti organizzativi adottati allo scopo di fornire alla neocostituita filiale di Prato l'organico necessario, Poste Italiane s.p.a. ha precisato che in un primo momento fu stabilito con le OO.SS. di trasferire n. 29 unità in servizio a tempo indeterminato dalla filiale di Firenze.*

*Le oggettive difficoltà incontrate a Firenze hanno motivato la decisione di assegnare a Prato, anziché 29 unità a tempo indeterminato, la stessa quantità di personale assunta trimestralmente di cui si prevedeva sarebbe intervenuta la proroga fino al febbraio del 2000, come peraltro avvenuta. La variazione effettuata al provvedimento originario, ha proseguito la società, non ha comportato alcun problema con le OO.SS.*

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

MOLINARI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'università e della ricerca scientifica.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 12 maggio 1989 venne approvato il piano di sviluppo dell'Università per gli anni 1986-1990, con cui, tra l'altro, fu programmato, per l'università di Basilicata, il corso di laurea in scienze geologiche e geofisiche presso la facoltà di scienze matematiche fisiche e naturali;

come è noto il corso di laurea in scienze geologiche ha la durata quinquennale;

a coloro che conseguono il diploma di laurea è preclusa la possibilità di poter sostenere gli esami di Stato di abilitazione all'esercizio della professione di geologo nel proprio ateneo, in considerazione che l'università di Basilicata, finora, non è stata prescelta quale sede di esame, con gravi ripercussioni anche di ordine economico per i laureati dell'università di Basilicata che devono necessariamente emigrare per conseguire il titolo di abilitazione;

è peraltro, da rilevare che molti giovani della Basilicata, laureatisi in altri atenei, ma residenti nella regione, devono, anch'essi, emigrare in sedi universitarie, spesso quella in cui hanno conseguito la laurea, a volte anche nel nord Italia, sottoponendo i genitori, già oberati da enormi sacrifici per il mantenimento agli studi dei propri figli, ad ulteriori sacrifici economici che potrebbero essere evitati, atteso che la sede universitaria della Basilicata è raggiungibile in poche ore da tutti quei giovani residenti nell'ambito della regione;

è da evidenziare, infine, che da una indagine è emerso che tutte le sedi universitarie nelle quali è istituito il corso di laurea in geologia, queste sono state prescelte quale sedi di esami per il conseguimento del titolo di abilitazione —:

quali iniziative intenda assumere per includere da quest'anno anche l'università di Basilicata quale sede per l'espletamento degli esami di Stato per l'abilitazione alla

professione di geologo, considerato che la sede dell'università di Basilicata è dotata delle necessarie attrezzature ed organizzative al regolare svolgimento degli esami.

(4-07959)

RISPOSTA. — *In merito al quesito posto dall'On.le interrogante si fa presente che nel 1989, con D.P.C.M. del 12 maggio venne approvato il piano di sviluppo delle università per il triennio 1986/90. In tale piano fu programmato anche il corso di laurea in Scienze geologiche e geofisiche afferente alla facoltà di Scienze matematiche e fisiche e naturali dell'Università della Basilicata-Potenza.*

*In data 25 luglio 1991 è stata pubblicata sulla G.U. la modifica di Statuto della suddetta Università.*

*Nell'a.a. 1991/92 è stato attivato il corso di laurea in scienze geologiche. Ora poiché la prima laurea del suddetto corso è stata discussa nel marzo 1997 l'Università degli Studi della Basilicata ha chiesto al MURST, conformemente a quanto deliberato dal Consiglio di Facoltà di Scienze, di essere inserita nell'elenco delle sedi di esame di Stato.*

*Il Ministero, con nota del 23 dicembre 1997, ha accolto positivamente tale richiesta.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

NAPOLI. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

Sitizano è una frazione del comune di Cosoleto (Reggio Calabria) situata alle falde dell'Aspromonte;

l'ufficio postale di Sitizano serve una popolazione di circa 400 unità, costituita da molte persone anziane;

non esistono mezzi pubblici di comunicazione tra la frazione di Sitizano ed il comune di Cosoleto, distante sei chilometri, se non uno nelle primissime ore del mattino;

l'ente Poste italiane ha deciso di sopprimere l'Ufficio postale di Sitizano creando gravi difficoltà tra gli abitanti, in particolare tra gli anziani, i quali vanno presso l'ufficio a riscuotere la loro pensione ed a depositare i loro risparmi -:

se non ritenga necessario ed urgente intervenire affinché l'ente Poste disponga il mantenimento dell'ufficio postale di Sitizano al fine di garantire i cittadini di quel territorio che, sufficientemente suffragato dalla piaga della disoccupazione, tende a spopolarsi. (4-23120)

*RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno premettere che a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza specifica degli organi statutarî della società.*

*Ciò premesso, si fa presente che la società Poste Italiane - interessata in merito a quanto rappresentato dalla S.V on.le - ha comunicato che il piano d'impresa 1998-2002, approvato dal consiglio di amministrazione il 7 ottobre 1998, si propone di pervenire ad una organizzazione efficiente del settore postale capace di garantire l'universalità del servizio perseguendo, altresì, un buon successo d'impresa attraverso il recupero della produttività e dell'efficienza.*

*In tale ottica si inquadra la decisione della società medesima di adottare sistemi operativi diversificati, in relazione al traffico postale registrato nelle varie località, in modo da poter effettuare un riequilibrio nel rapporto domanda/offerta arrivando, dove ritenuto necessario, all'apertura degli uffici a giorni alterni o con orari limitati garantendo, comunque, la continuità dei servizi.*

*Sulla base di tali considerazioni, pertanto, è stata disposta, in via sperimentale, con effetto dal 19 marzo 1999, l'apertura a giorni alterni dell'agenzia di Sitizano, frazione del comune di Cosoleto (RC); tale ufficio serve, infatti, un bacino di utenza di 400 abitanti ed ha un ricavo medio annuo di circa 35 milioni di lire a fronte di costi di gestione che si aggirano sui 60 milioni di lire.*

*Con il sistema di apertura adottato, ha concluso la società si ritiene di poter riequilibrare il rapporto costi/ricavi e, nello stesso tempo, di garantire l'erogazione dei servizi alla popolazione interessata.*

Il Ministro delle comunicazioni:  
Salvatore Cardinale.

NEGRI, BERRUTI e TOSOLINI. - *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica. - Per sapere - premesso che:*

dal 1972 è operante a Varese la facoltà di medicina gemmata dalla università di Pavia alla quale si sono laureati 1800 medici, successivamente dal 1990 sono state istituite le facoltà di biologia (gammata da Milano) e di economia (gammata da Pavia) ora a completo regime;

all'anno 1993 il totale degli studenti iscritti risultava di 2748 distribuiti in 811 per medicina, 506 per biologia, 1431 per economia;

l'attività scientifica è ben avviata grazie ai laboratori in continua crescita;

gli studenti che frequentano le facoltà provengono dalla provincia di Varese, di Como, di Milano e da altre regioni in minor numero;

gli enti locali hanno sin qui sopportato uno sforzo economico impegnativo di circa 2.500.000.000 annui;

le università di Milano e Pavia hanno inoltrato al ministero il piano operativo di attuazione, che analizza a fondo la situazione esistente e prefigura il futuro sviluppo dell'università di Varese, la cui nascita è stata approvata dal comitato regionale di coordinamento;

le strutture disponibili appaiono nelle varie ubicazioni sufficienti ed idonee;

con l'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1995 (piano di sviluppo dell'università per il triennio 1994-1996) è stata inserita la previsione di istituire la università di Varese

con le tre facoltà di medicina, economia e scienze biologiche;

alcuni giorni fa si è avuto il sopralluogo del comitato dei saggi per il controllo della idoneità delle strutture;

dalla stampa si è appreso un orientamento a voler unire i costi universitari di Varese con quelli di Como;

soprattutto la sede indicata come ideale sia dagli interessati sia dalle parti politiche, cioè l'ex caserma « Giuseppe Garibaldi » pare viceversa essere stata destinata alla guardia di finanza —;

se non ritenga opportuno informarsi con urgenza sul parere del comitato dei saggi;

se non ritenga necessario confermare l'impegno preso il 30 dicembre 1995, ossia di confermare la piena autonomia dell'università di Varese;

sulla base di quanto esposto, se ritenga indispensabile dover ripensare il collegamento con Como considerato che creerebbe una serie di problemi;

infine, se il Ministro interrogato non intenda valutare la possibilità di destinare come sede dell'università l'ex caserma « Giuseppe Garibaldi » attualmente assegnata alla guardia di finanza. (4-06314)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione di cui all'oggetto posso ora comunicare che, a seguito di un lungo iter procedurale, il 14 luglio u.s. ho firmato il decreto di istituzione della nuova Università dell'Insubria, con sede a Varese e a Como.*

*Detto decreto è stato pubblicato nella G.U. del 30.7.1998 n. 176. Con l'importante provvedimento, volto a completare il sistema universitario lombardo e a migliorare l'offerta formativa, vengono scorporati facoltà e corsi di laurea e diploma, scuole di specializzazione e corsi di perfezionamento finora dipendenti dalle Università di Pavia e Milano.*

*La nuova università è nata, non soltanto in base ad iniziative e spinte locali che non sempre sono state adeguatamente valutate,*

*né in termini assoluti, né in termini comparativi in materia di compatibilità con il sistema nel suo complesso e con le risorse disponibili, ma dopo una attenta valutazione delle proposte, secondo quanto previsto dalla legge 245/90 (articolo 2 comma 11 e articolo 3): quanto detto, per pianificare il futuro sostenibile della nuova struttura universitaria.*

*È previsto, infatti, nel decreto istitutivo che l'attività dei primi tre bienni accademici dell'Università dell'Insubria sarà sottoposta alla valutazione dei risultati ottenuti da parte dell'Osservatorio per la Valutazione del Sistema Universitario.*

*La possibilità infine di destinare in uso alla nuova Università, da parte del Comune di Varese la ex Caserma « Giuseppe Garibaldi » è stata considerata in sede di « Accordo per la regolamentazione delle iniziative per la Istituzione dell'Università dell'Insubria » tra la detta Università e l'Università degli Studi di Pavia e di Milano, nonché tra la Regione Lombardia e gli enti locali di Varese e Como.*

*In detto accordo, allegato al decreto del 14.7.98, è previsto che il Comune di Varese « concede in uso alla nuova Università per 50 anni la Caserma Garibaldi o, in caso di impossibilità di acquisizione, altro stabile equivalente scelto dall'Amministrazione comunale in accordo con l'Università esistente o da costruire conformemente alle indicazioni di Piano Regolatore Generale ... ».*

*Spetterà unicamente alla nuova Università, in piena autonomia, assumere, sentita l'Amministrazione Comunale, ogni decisione conseguente.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

*il prossimo completamento del processo di « autonomia » della sede universitari di Catanzaro porrà il problema del rafforzamento dell'offerta didattica del*

nuovo Ateneo, anche al fine di ripartire su un numero congruo di facoltà il costo « fisso » che di per sé comporta l'esistenza di un Ateneo autonomo, e di rendere così più « razionale » e produttiva la sopportazione di tale costo;

al momento del distacco dall'università di Reggio Calabria, l'ateneo catanzarese verrà infatti ad essere (inizialmente) costituito da tre sole facoltà (medicina, farmacia e giurisprudenza), notevolmente diverse tra di loro, sotto vari profili. In particolare - considerato il regime di cosiddetto « numero chiuso » vigente per le prime due facoltà - in conseguenza del quale esse assorbono meno di 100 nuovi studenti per anno, risulta che la domanda proveniente dai potenziali utenti che guardano all'ateneo catanzarese come unica prospettiva di svolgimento *in loco* degli studi universitari, è destinata ad essere pressoché interamente (e necessariamente) orientata verso la facoltà di giurisprudenza (che negli ultimi anni ha immatricolato mediamente oltre 1.000 studenti per anno, ed ha da sola una popolazione studentesca complessiva pari a quasi dieci volte quella delle altre due facoltà esistenti in Catanzaro);

un razionale (e, per le ragioni accennate, indispensabile) sviluppo dell'ateneo catanzarese - finalizzato soprattutto a soddisfare la domanda esistente - deve pertanto evidentemente indirizzarsi verso facoltà che possano venire incontro a tale domanda (in termini di discipline verso la quale essa si orienta, anche in relazione ai possibili sbocchi occupazionali successivi alla laurea), allo scopo precipuo di assorbirla, se non totalmente almeno in una misura quantitativamente significativa. Ne consegue che la scelta dovrà essere operata tenendo conto di queste due esigenze, da valutarsi come prioritarie: *a)* idoneità della nuova (o delle nuove) facoltà a far fronte in maniera significativa alla domanda di istruzione universitaria proveniente dal territorio potenzialmente servito dall'insediamento universitario (e, dunque, non si dovrebbe puntare su facoltà « a numero chiuso »), *b)* preferenza per corsi di laurea

che offrano le migliori (e più ampie) prospettive occupazionali dopo il completamento del corso di studi;

nella prospettiva indicata andrebbe valutata anzitutto, e in via assolutamente preferenziale, la trasformazione in facoltà autonoma dell'attuale corso di laurea in scienza dell'amministrazione, allo stato attivato nell'ambito della facoltà di giurisprudenza;

detta trasformazione si presenta come una soluzione ottimale per varie considerazioni:

*a)* anzitutto per la relativa facilità con cui essa potrebbe avvenire, considerato che si tratta di un corso di laurea già esistente, che dovrebbe essere solo adeguatamente potenziato ed articolato in maniera più ampia e diversificata (secondo « indirizzi » diversi, già previsto dalla nuova Tabella didattica approvata in sede nazionale);

*b)* in secondo luogo perché ciò consentirebbe di « decongestionare » la facoltà di giurisprudenza, caratterizzando (e differenziando da essa) in maniera più marcata la laurea in scienza dell'amministrazione, e dunque, presumibilmente orientando verso la nuova facoltà un maggior numero di studenti, rispetto a quanto avviene attualmente, oltre che consentendo di destinare alla nuova facoltà un corpo docente autonomo e quindi maggiormente in grado di fornire una offerta didattica adeguata;

*c)* in terzo luogo perché la previsione nelle nuove tabelle didattiche nazionali del corso di laurea in scienza dell'amministrazione come corso di laurea attivabile in tutte le facoltà di giurisprudenza (già adesso peraltro esso è attivato ormai in un numero significativo di università, mentre all'origine era presente solo nelle facoltà di Catanzaro e Campobasso) lascia intravedere ragionevolmente che esiste una valutazione evidentemente positiva circa la possibilità di sviluppo di questo tipo di studi, e una correlativa volontà di offrire ai (futuri) laureati in scienza dell'amministrazione sbocchi occupazionali adeguati e concreti;

in aggiunta a quella indicata per prima, una seconda soluzione che risponde alle esigenze prima evidenziate (pur presentando forse, almeno in fase iniziale, maggiori difficoltà di realizzazione) sarebbe quella della istituzione di una facoltà di economia, tenendo ovviamente conto della esistenza di una facoltà siffatta nella vicina università della Calabria, e pertanto prevedendone un'articolazione (attraverso corsi di laurea o indirizzi) che la renda « complementare » e « integrativa » rispetto alla analoga facoltà esistente nell'ateneo cosentino;

il significato della istituzione di una facoltà di economia - modernamente concepita - in un'area del Paese che è delle più arretrate economicamente, anche per la cronica « povertà » di risorse professionali ed umane in genere che proprio l'università dovrebbe provvedere a formare, è così evidente da non richiedere di essere sottolineato;

fra l'altro la nuova facoltà potrebbe « ospitare » e organizzare nell'ambito delle sue attività statutarie anche corsi di cosiddetta « laurea breve » opportunamente individuati (ad esempio - e concretamente - si potrebbe pensare alla rapida attivazione di un corso di laurea breve per consulenti del lavoro, per il quale la categoria interessata ha, anche attraverso suoi rappresentanti nazionali, già rivolto richiesta di attivazione presso l'attuale facoltà di giurisprudenza di Catanzaro);

considerando i particolari « bisogni » che una regione come la Calabria ha (anche) in questo settore, si potrebbe prospettare l'idea di una facoltà completamente nuova e diversa da quelle tradizionali, che si proponga di formare laureati dotati di particolare (e completa) competenza in materia di tutela ed economia dell'ambiente, in una dimensione complessa che tenga conto delle evidenti interazioni esistenti tra fattori « naturali » e fattori « storici » e « culturali » (si pensi, ad esempio, ai problemi - spesso intrecciatisi con quelli della tutela ambientale - connessi alla salvaguardia e alla valorizzazione dei beni

archeologici, settore al quale dovrebbe essere prestata particolare attenzione in una regione che potrebbe avere nel turismo una delle non numerose e meno improbabili possibilità di sviluppo) -:

quali valutazioni si esprimano sulle sopradette indicazioni e quali iniziative si intendano promuovere per la loro eventuale concretizzazione. (4-09350)

RISPOSTA. - *Con Decreto del 29.12.97, pubblicato sulla G.U. del 3.3.1998 n. 51, è stata istituita l'Università degli Studi di Catanzaro.*

*Come previsto in detto decreto l'Università in questione comprende le seguenti facoltà e corsi di laurea e di diploma universitario: facoltà di farmacia, facoltà di giurisprudenza e facoltà di medicina e chirurgia; ciascuna di esse prevede alcuni corsi di laurea.*

*La nuova università comprende anche scuole di specializzazione e corsi di perfezionamento afferenti alle predette facoltà.*

*In merito a quanto auspicato e cioè che siano istituite le facoltà di scienze dell'amministrazione e di economia, nei cui confronti pressioni sono state esercitate anche da parte degli enti locali, tale previsione non è stata possibile in quanto, in primo luogo l'Università di Reggio Calabria non ha presentato alcuna proposta in merito; in secondo luogo detta facoltà, per essere istituita, avrebbero dovuto, come per legge (decreto del Presidente della Repubblica 30.12.95 articolo 9), ricevere il parere del Comitato regionale di Coordinamento.*

*Ciò non toglie, però, che in futuro la nuova Università possa assumere iniziative come auspicato nell'interrogazione ad attivare quanto previsto dal « Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi allo sviluppo e alla programmazione del sistema universitario, nonché ai comitati regionali di coordinamento... », all'articolo 2, 4° comma del decreto del Presidente della Repubblica 27.1.1998, n. 25.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

risulta all'interrogante che sono stati sequestrati i lavori per la costruzione della linea ad alta velocità tra Roma e Napoli e che sono stati bloccati i cantieri allestiti in sei comuni della provincia di Frosinone perché ricadenti in terreni gravati di usi civici —:

se anche in altre aree di alta velocità ci siano cantieri realizzati su usi civici;

se non si ritenga di dover sospendere l'esecuzione del progetto dell'alta velocità tra Roma e Napoli per l'eccesso di irregolarità riscontrate e riconvertirla in un progetto serio ed ecocompatibile di miglioramento delle linee ordinarie. (4-18745)

RISPOSTA. — *L'ordinanza n. 185/98, emanata il 15 giugno 1998 dal Commissario agli usi civici per Lazio, Toscana e Umbria, che poneva sotto sequestro alcuni terreni — appartenenti al demanio civico e ricadenti nei comuni di Ceccano, Castro dei Volsci, Roccasecca, Castrocielo, Cassino e San Vittore del Lazio — sui quali erano stati allestiti i cantieri per la realizzazione della nuova linea veloce Roma-Napoli, si inserisce nell'ambito del giudizio promosso dalla medesima autorità per accertare la demanialità di dette aree.*

*La motivazione principale del provvedimento è stata basata sulla pretesa irregolarità dell'occupazione d'urgenza posta in essere dal consorzio Iricav Uno (general contractor della tratta) in quanto avvenuta in assenza delle necessarie autorizzazioni regionali al mutamento di destinazione demaniale delle aree e, dunque, in pendenza di una procedura di sdemianializzazione non ancora ultimata.*

*In ordine a tale rilievo, si ritiene opportuno evidenziare che la procedura di occupazione d'urgenza dei terreni in esame è stata posta in essere dal consorzio in forza di decreti prefettizi regolarmente emessi sulla base della dichiarazione di pubblica*

*utilità del progetto scaturita dall'approvazione resa in Conferenza di Servizi da parte di tutte le amministrazioni competenti (ivi inclusa la regione Lazio che è l'ente istituzionalmente competente a vigilare in materia di usi civici ed il cui assenso, regolarmente prestato in detta sede, vale a tutti gli effetti quale valutazione della prevalenza dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera rispetto all'interesse al mantenimento della destinazione demaniale dei terreni).*

*Il medesimo consorzio ha inoltre, nel contempo, provveduto ad attivare tutte le procedure necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni al mutamento di destinazione ed alienazione delle terre di demanio civico, conformemente a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia.*

*Alla metà di luglio i cantieri del frusinate hanno ripreso la loro attività a seguito del provvedimento n. 199 del 9 luglio 1988 che, nel disporre il dissequestro delle aree, ha autorizzato il consorzio e le imprese subappaltanti a riprendere possesso delle stesse, disponendo, altresì, l'avvio di una fase di conciliazione della controversia che prevede che Iricav Uno ricostituisca i demani di uso civico interessati dai cantieri mediante acquisizione e successiva cessione in permuta, in favore dei Comuni, di altre aree di analogo estensione site nel territorio dei medesimi Comuni.*

*Attualmente, eccettuato un altro procedimento instaurato dalla medesima autorità per l'accertamento della demanialità di terreni compresi nei comuni di Zagarolo, Galliciano, Rocca Priora, Valmontone, Artena e Gavignano, per i quali, tuttavia, non è stato disposto il sequestro, non risulta che altri cantieri, realizzati per la costruzione delle nuove linee veloci, sorgano su aree destinate ad uso civico.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

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

da circa dieci anni la motonave Giglio Express, di proprietà della Uainè naviga-

zione di Procida, di Maolino Paolino, giace nel porto dell'isola di Procida (Napoli) semi-affondata e in stato di totale abbandono;

la presenza della nave è non solo un pericolo di grave disastro ambientale, per la ripetuta fuoriuscita di oli e benzine, per la quale sono stati necessari diversi interventi della protezione civile e la recinzione della nave con galleggianti idonei ad evitare l'espandersi dei liquami inquinanti, ma la stessa è anche di grave intralcio e pericolo per la manovra delle navi nel porto, come già il comandante del Circomare di Procida avrebbe segnalato al ministero dei trasporti e della navigazione;

per la rimozione della stessa sono stati stanziati dal ministero 225 milioni di lire ed è stata bandita la gara d'appalto per assegnare i lavori di sgombero;

risulta evidente anche il danno che la presenza della nave crea alla splendida cornice architettonica del porto di Procida —:

quali iniziative intenda adottare affinché si concluda in tempi brevi l'iter per la gara d'appalto e consentendo la definitiva rimozione della carcassa della nave Giglio Express dal porto di Procida.

(4-18902)

**RISPOSTA.** — *Circa l'espletamento delle procedure relative alla gara di appalto per l'affidamento dei lavori di rimozione e demolizione della motonave Giglio Express, giacente nel porto dell'isola di Procida, si rappresenta che la Capitaneria di Porto di Napoli in data 17 dicembre 1998, ha provveduto a richiedere alla ditta ILESM S.n.c. di Salvatore Speranza e C., con sede in S. Giorgio a Cremano, aggiudicatrice dei lavori medesimi, la documentazione necessaria a procedere alla definitiva stesura del relativo contratto di appalto.*

*I lavori di cui sopra, potranno avere, pertanto, inizio una volta formalizzato ed approvato l'atto in parola.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**PERETTI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'andamento del mercato del lavoro in Italia e le attuali difficoltà che i giovani incontrano nella ricerca di prima occupazione o di reinserimento nel circuito produttivo, in particolare fanno riferimento alla carenza di un servizio di informazione e di orientamento in grado di soddisfare l'incontro tra domanda, offerta, e le nuove esigenze poste dalle trasformazioni del mercato del lavoro;

da qui nasce l'esigenza di una profonda riforma dei servizi pubblici di collocamento e orientamento, soprattutto considerando il *deficit* di risposta anche alle richieste di nuovi profili professionali che il mercato richiede; nonché la necessità di ampliare e rafforzare la sinergia tra pubblico e privato, in particolare con quei soggetti selezionati e affidabili del mondo dell'associazionismo e delle organizzazioni *no-profit*;

bisogna tener conto della riuscita di alcune iniziative di servizio di pubblica utilità che organismi *no-profit* stanno portando avanti sulle tematiche della formazione e dell'orientamento professionale nel mercato del lavoro, in particolare gli sportelli telefonici con operatori esperti che sanno supportare continuamente la richiesta di informazioni e chiarimenti sul lavoro e le trasformazioni che lo interessano —:

quali iniziative intenda assumere per favorire queste nuove opportunità, e in particolare se non ritenga la necessità di favorire in pianta stabile alcune di queste iniziative di informazione sul lavoro per i giovani. (4-17875)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento all'interrogazione citata, si comunica che già da alcuni anni è in funzione presso gli Uffici periferici di questo Ministero (Direzioni Regionali del Lavoro, Direzioni Provinciali, Agenzie regionali per l'Impiego) un servizio di orientamento al lavoro ed in particolare opera il servizio EURES (European Service Em-*

*ployment) con ambito territoriale riferito a tutti i 17 paesi membri, realizzato attraverso figure professionali qualificate (gli Euro-consiglieri), periodicamente sottoposti a seminari di formazione.*

*Il servizio EURES, istituzionalmente preposto a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro a livello dei paesi U.E. al fine di promuovere la mobilità dei lavoratori all'interno dell'Unione, si fonda, tra l'altro, su una banca dati concernente l'andamento della domanda e dell'offerta. Questa banca dati viene periodicamente aggiornata al fine di corrispondere in maniera puntuale alle richieste degli utenti.*

*Si segnala, altresì, l'esperienza ormai decennale delle Agenzie Regionali per l'impiego, che hanno tra i propri compiti istituzionali anche quello di favorire la conoscenza delle opportunità di lavoro esistenti a livello regionale, sia per i giovani disoccupati, sia per i disoccupati in età matura (cassa integrati, lavoratori in mobilità ecc.).*

*In relazione a quanto sopra, si segnala che esistono e sono operative (forse non pubblicizzate adeguatamente) presso questo Ministero strutture istituzionali per favorire l'informazione dei cittadini e quindi anche dei giovani in tema di lavoro.*

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Antonio Bassolino.

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

*se sia a conoscenza dello sconcertante iter riguardante il concorso a quattro posti di professore universitario di ruolo di prima fascia - gruppo F.0720, bandito il 4 agosto 1988;*

*se risponda al vero che la commissione d'esame ha concluso i lavori nel novembre del 1989 dichiarando vincitori i professori Bellia, Casali, D'Amato, Micillo; il Cun, in data 12 luglio 1991 ha approvato gli atti concorsuali rimettendoli al Ministro, il quale, in data 20 settembre 1991, ha inviato ai quattro vincitori la comunica-*

*zione di nomina, con l'invito ad inoltrare domanda di chiamata alle relative Università;*

*in data 17 gennaio 1992, a seguito di opposizione dell'università cattolica di Roma, il Cun ha ribadito la ineccepibilità formale e sostanziale degli atti e il Ministro in data 6 maggio 1992 ha inviato ai vincitori una seconda comunicazione a conferma della precedente —:*

*se sia vero che, sei anni dopo la conclusione del concorso, in data 8 gennaio 1997, una commissione reintegrata più volte per il decesso di tre componenti, sia entrata nel merito del concorso già concluso, abbia ottenuto per due volte l'approvazione del Cun e del ministero ed abbia sconvolto la graduatoria, promuovendo nuovi vincitori;*

*se non ritenga pertanto d'intervenire per ribadire l'impossibilità di entrare nel merito di un concorso già concluso e ripristinare una legalità abbondantemente violata, se le notizie dovessero rispondere al vero.* (4-07110)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione parlamentare di cui all'oggetto, si fa presente quanto segue.*

*È pur vero che solo in data 4 settembre 1997 — data del decreto con cui il Ministro ha approvato gli atti della Commissione giudicatrice del concorso a posti di professore universitario di ruolo di I fascia F0720 «malattie dell'apparato respiratorio» — si è concluso il lungo iter del detto concorso.*

*Tuttavia occorre precisarne le ragioni, che spieghino e diano giustificazione al perché il concorso in questione non si è «formalmente concluso» con la (prima) approvazione degli atti da parte del CUN.*

*In realtà il provvedimento finale, cioè il DM 18.9.91 d'approvazione degli atti concorsuali, pur essendo perfetto essendosi già concluso il procedimento, non ha acquisito mai efficacia in quanto la Corte dei Conti non lo ha ammesso al visto e alla conseguente registrazione. Essa infatti ha formulato in merito apposita osservazione (n. 119/53 del 30/7/92).*

*A seguito di ciò, in base a detto rilievo, il MURST si è trovato nella necessità di riconvocare la Commissione giudicatrice e di attenersi alle indicazioni date dal CUN con il parere del 17.1.92.*

*Nel frattempo, venivano sollevate dalla detta Commissione due questioni:*

*la prima concernente l'individuazione dei limiti del mandato ad essa conferito;*

*la seconda riguardante la fondatezza dell'istanza di ricasazione presentata dal candidato CAPUTI nei confronti di uno dei commissari (prof. Panuccio) a causa di una controversia giudiziaria tra quest'ultimo e il candidato prof. Ciappi.*

*Su tali questioni questa Amministrazione ha ritenuto di chiedere uno specifico parere al Consiglio di Stato che in data 14.4.94 (parere n. 523) si è pronunciato nel senso di ammettere la incompatibilità del prof. Panuccio.*

*Da qui l'esigenza di riformulare nuovamente la composizione della Commissione giudicatrice che ha dovuto rinnovare la procedura concorsuale ed è quindi pervenuta alle conclusioni approvate con l'emanazione del citato decreto 4/9/97, una volta acquisito il parere del CUN.*

*Una volta chiarita la vicenda, si rende di per sé ragione come non rispondano al vero le notizie segnalate.*

*D'altro conto il MURST può entrare nel merito degli atti formali ma non può entrare nel merito dei giudizi espressi da una Commissione.*

**Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.**

**PISTONE, MAURA COSSUTTA, LUCIDI, FIORONI, CACCAVARI e LABATE.**  
— *Ai Ministri della pubblica istruzione e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

per sopperire alle gravi carenze di organico dei reparti di emergenza del Policlinico Umberto I, l'Università di Roma

« La Sapienza » si avvale dal 1988 di personale medico precario con contratto trimestrale, assunto con le modalità previste dal decreto del Presidente della Repubblica 271/1971 n. 74;

con l'entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 marzo 1989 (emesso in attuazione della legge 554 del 29 dicembre 1988), previa autorizzazione del ministero della funzione pubblica (con Telemessaggio n. 437 del maggio 1989) sono state espletate le procedure concorsuali (concorso pubblico per titoli ed esami) per l'assunzione di 80 assistenti medici specialisti, con contratto a tempo determinato (biennale), che hanno sostituito il personale con incarico trimestrale;

permanendo lo stato di emergenza per la carenza di personale medico, il rettore dell'università ha ottenuto un'ordinanza prefettizia che, in deroga a quanto stabilito dalla legge 554 del 29 dicembre 1988, ha permesso di mantenere in servizio il personale precario per un ulteriore terzo anno (ordinanza preceduta da un parere favorevole del ministero della funzione pubblica, che ha contestualmente sollecitato un provvedimento per la normalizzazione dei rapporti di lavoro);

contemporaneamente, la conversione del decreto 148 del 20 maggio 1993 nella legge 236 del 19 luglio 1993 permette alle amministrazioni pubbliche che hanno in servizio personale precario ai sensi della legge n. 554 del 1988 di bandire concorsi riservati, per assumere, in via definitiva il personale in servizio con contratto a tempo determinato;

l'amministrazione dell'Università La Sapienza non ha ritenuto di dover dare seguito all'applicazione della legge n. 236 del 19 luglio 1993 (articolo 4 bis) ed ha sollecitato il Prefetto ad emettere una nuova ordinanza per la proroga dei rapporti di lavoro con gli assistenti medici: in seguito al diniego del Prefetto di emettere una nuova ordinanza in tal senso, l'Università ha sollecitato il competente ministero a promuovere l'emissione di una

norma che permettesse di prorogare gli incarichi del personale in questione; il mancato rinnovo dei contratti avrebbe provocato gravissime conseguenze per il funzionamento del dipartimento di emergenza del Policlinico Umberto I, in cui le prestazioni di pronto soccorso sono quasi totalmente a carico degli assistenti medici precari;

si giunge così all'articolo 1 del decreto-legge n. 530 del 21 dicembre 1993, che autorizza ... al fine di soddisfare le esigenze assistenziali del policlinico Umberto I, l'Università di Roma «La Sapienza» a rinnovare per un anno, previa intesa con la regione Lazio, i contratti di prestazione professionale con medici in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto. I relativi oneri gravano sul finanziamento dell'attività assistenziale dedotto nella convenzione università-regione...;

il decreto-legge n. 530 del 1993 è reiterato con successivi decreti-legge e modificato di poco nella sua formulazione (dopo ampia discussione presso la VII commissione del Senato - istruzione), dal decreto-legge n. 510 dell'8 agosto 1994: .... al fine di soddisfare le esigenze assistenziali del policlinico Umberto I, l'Università di Roma «La Sapienza» a rinnovare per due anni previa intesa con la regione Lazio, i contratti di prestazione professionale con medici in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto. I relativi oneri gravano sul finanziamento dell'attività assistenziale dedotto dalla convenzione università-regione ....

e nuovamente ritoccato nella reiterazione del 22 dicembre 1994, n. 967: .... al fine di soddisfare le esigenze assistenziali del policlinico Umberto I, l'Università di Roma «La Sapienza» a rinnovare per due anni previa intesa con la regione Lazio, i contratti di prestazione professionale con medici in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché i contratti di lavoro a tempo determinato relativi a personale medico in servizio alla data di entrata in vigore del decreto-legge 21 dicembre 1993, n. 530, salvo che la mancata

rinnovazione sia dipesa da inidoneità. I relativi oneri gravano sul finanziamento dell'attività assistenziale dedotto nella convenzione università-regione ....

per essere poi trasformato in legge n. 236 del 21 giugno 1995 con un'ulteriore modifica: .... al fine di soddisfare le esigenze assistenziali del policlinico Umberto I, l'Università di Roma «La Sapienza» a rinnovare per due anni non prorogabili, previa intesa con la regione Lazio, i contratti di prestazione professionale con medici in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché i contratti di lavoro a tempo determinato relativi al personale medico in servizio alla data di entrata in vigore del decreto legge 21 dicembre 1993, n. 330, salvo che la mancata rinnovazione sia dipesa da inidoneità. I relativi oneri gravano sul finanziamento dell'attività assistenziale dedotta dalla convenzione università-regione ....;

di fatto tutti i contrattisti svolgono compiti assistenziali nei reparti d'urgenza per una quota molto importante del loro orario di lavoro, venendo altresì impiegati nelle attività assistenziali di *routine* e questo in deroga a quanto disposto dalle necessità che lamentava il Policlinico (impiego nei reparti d'urgenza) vista la carenza assistenziale in questi reparti;

a tutt'oggi un numero considerevole di contrattisti oltre a svolgere mansioni assistenziali di guardia attiva nei reparti d'urgenza offre prestazioni d'elezione ed ambulatoriali che - se vanno a dispetto del compito originario - ben illustrano l'evoluzione del rapporto di lavoro che si è andato configurando nel Policlinico Universitario: siamo di fronte ad una integrazione assoluta lavorativa, nel pieno utilizzo delle risorse professionali degli specialisti a contratto persino nella custodita e inviolabile attività di ricerca e didattica;

comunque l'asse portante delle attività assistenziali del contrattista medico si realizza nell'urgenza;

gli stessi offrono prestazioni d'urgenza nelle varie branche specialistiche:

anestesiologia, chirurgia di pronto soccorso, laboratorio, medicina d'urgenza, ortopedia, pediatria, neurochirurgia, neurologia, radiologia, neuroradiologia, oculistica;

allo stato attuale i contrattisti erogano le seguenti prestazioni in urgenza:

Anestesisti n. 35 medici anestesisti a contratto; guardie per sala parto; guardie per terapia intensiva e rianimazione; IVG (interruzioni volontarie di gravidanza) 2.000 anno (solo contrattisti); sala chirurgia d'urgenza 1.000 interventi anno (50 per cento contrattisti); pronto soccorso 2.000 anno (solo contrattisti); TAC Neurotraumatologia 700 anno; neurotraumatologia 200 anno (solo contrattisti); sedute operatorie in elezione in Cardiocirurgia - 550 interventi anno - 55 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in I Clinica Chirurgica - 1.800 interventi anno - 60 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in III Clinica Chirurgica - 1.200 interventi anno - 70 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in Clinica Chirurgica d'Urgenza; sedute operatorie in Clinica ORL - 1.450 interventi anno - 80 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in VI Clinica Chirurgica; sedute operatorie in elezione al III Padiglione - 600 interventi anno - 100 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in Ematologia - 700 interventi anno - 100 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in Clinica Oculistica - 1.600 interventi anno - 50 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione al IV Padiglione - 600 interventi anno - 100 per cento contrattisti; sedute operatorie in elezione in Clinica Ortopedica; sedute operatorie in elezione in Clinica Maxillo Facciale - 500 interventi anno - sedute operatorie e guardie in Clinica Pediatrica - Attività di Radiologia operativa in Radiologia Centrale - 300 interventi anno - 50 per cento contrattisti; attività di Radiologia operativa in CUPS - 180 interventi anno - 100 per cento contrattisti; attività di Radiologia operativa in RM - 600 prestazioni anno - 100 per cento contrattisti.

Radiologi 22 medici radiologi a contratto di cui n. 6 medici radiologi a contratto in I clinica medica (RMN - TC), n. 3 medici radiologi a contratto in neuroradiologia, n. 8 medici radiologi a contratto, in Radiologia Centrale, n. 5 medici radiologi a contratto in Pronto Soccorso; I Clinica Medica - 14.600 prestazioni anno (9.700 TC e 4.900 RMN); Neuroradiologia - 3.500 esami su 7.000 anno svolti dai contrattisti; Radiologia centrale - circa 30.000 prestazioni anno (Ecografie, TC, Radiografia convenzionale per un totale di circa 4.000 esami pro capite); Pronto Soccorso - 21.000 prestazioni anno - 100 per cento contrattisti.

Chirurghi di pronto soccorso n. 6 medici chirurghi a contratto; Guardie attive di Pronto Soccorso - 45.000 prestazioni anno - 60 per cento contrattisti; Guardie chirurgiche interdivisionali - 15 per cento contrattisti; Ambulatorio chirurgico - 7.000 prestazioni anno - 35 per cento contrattisti.

Medici internisti n. 19 internisti a contratto; Guardia attiva nei reparti Accettazione - Astanteria - 60.000 prestazioni anno - 70 per cento contrattisti.

Medici ortopedici n. 8 ortopedici a contratto; Ortopedia n. 8; servizio di Pronto soccorso ortopedico - 12.500 prestazioni anno - 100 per cento contrattisti; consulenze interdivisionali; sala gessi Clinica Ortopedica - 5.500 prestazioni anno; sala operatoria Clinica Ortopedica.

Pediatrati n. 2 pediatri a contratto; pronto soccorso pediatrico; terapia intensiva neonatale; reparto e sala parto.

Medici neurochirurghi n. 6 neurochirurghi a contratto; guardia; consulenza 3.000 prestazioni anno - 100 per cento contrattisti; reparto; sala operatoria d'urgenza e elezione - 360 interventi anno; ambulatorio 800 prestazioni anno.

Medici laboratoristi n. 4 medici a contratto; guardia per laboratorio centrale 65 per cento turni di guardia elezione.

Medici oculisti n. 6 oculisti a contratto - guardie pronto soccorso 35.000 prestazioni anno - 100 per cento contrattisti.

Medici neurologi n. 3 neurologi a contratto - guardie urgenza - ambulatorio (circa 45 ore settimanali);

tutto il personale contrattista viene sottoposto a turni di guardia attiva che - a seconda delle esigenze assistenziali - copre l'orario previsto dal contratto di 38 ore settimanali (i medici contrattisti non hanno diritto alle 4 ore previste dal contratto ospedaliero per l'aggiornamento professionale) oltre ad un coniderevole numero di ore di straordinario (si può calcolare una media di circa 20 ore pro capite);

il personale contrattista viene poi sottoposto, a differenza degli altri colleghi, ad un numero marcatamente superiore di turni di guardia nelle ore notturne e nei giorni festivi;

il personale contrattista, nel capitolo complessivo delle prestazioni d'urgenza della struttura universitaria, eroga circa il 65 per cento di tutte le dette prestazioni (110 medici contrattisti a fronte di 1900 altri medici « di ruolo ») con un carica assistenziale - per le prestazioni in emergenza - pro capite circa 10 volte superiore al restante personale medico;

non esiste alcuna normativa di legge e tutela del personale a contratto (oltre quella prevista dalla legge 276 e dalle altre leggi che regolamentano l'attività dei raccoglitori di tabacco o lavoratori stagionali agricoli);

non esiste copertura assicurativa: il personale a contratto non ha diritto al pagamento dei giorni di malattia, neanche in epoca esistenziale;

non vi è stato il riconoscimento del diritto di tutela assicurativa dell'infortunio in servizio pur prestando servizio in reparti ad alto rischio di contagio per malattie infettive;

non vi è stato il pieno riconoscimento delle ferie come per il restante personale medico;

non esiste alcun rispetto dei normali turni di riposo: non è stata data alcuna manifestazione di interesse da parte delle autorità accademiche alla pianificazione della problematica in questione, nonostante gli inviti del Ministero e i chiari intendimenti delle leggi che mantengono in servizio il personale precario;

come se non vi fosse impiegato personale precario, l'Università bandisce - dopo aver più volte affermato di non avere alcuna possibilità di farlo - 18 posti da ricercatore nelle varie aree delle facoltà di Medicina e Chirurgia (*Gazzetta Ufficiale* del 17 settembre 1996 n. 75-bis, IV serie speciale) -;

quale sia stata oppure quale sarà la destinazione dei fondi che sono stati stanziati dalla regione Lazio in favore dell'Università « La Sapienza » ed in particolare per il Policlinico Umberto I per l'area dell'emergenza in vista del prossimo Giubileo;

se ritenga lecito che l'Università in questione bandisca 18 posti da ricercatore (cioè di personale medico addetto all'assistenza, alla ricerca ed alla didattica, ovvero quanto garantito attualmente dai medici precari) senza aver prima riservato dei posti al personale precario;

come il Governo intenda intervenire per tutelare i 110 medici in questione i quali non godono neanche degli elementari diritti del lavoratore: a loro sono richiesti i turni di guardia e le consulenze per 24 ore in tutte le branche d'emergenza e dell'assistenza del Policlinico Umberto I di Roma, ma non è concessa la retribuzione della malattia o l'obbligatorietà della prestazione straordinaria, di contro hanno anche il periodo di ferie ridotto;

se il Governo non intenda finalmente pronunciarsi per disporre come soluzione definitiva l'immissione in ruolo del personale precario tutelando quindi l'assistenza sanitaria della cittadinanza nel più grande

nosocomio della città, anche in considerazione del fatto che la preparazione professionale del personale precario è conclamata dall'opera prestata in servizio e nessun evento può negare l'altissima qualificazione tecnica raggiunta ormai, dopo circa sette anni di lavoro continuato nella precarietà del contratto ma non nella preparazione professionale. (4-04403)

**RISPOSTA.** — *Con l'atto di sindacato ispettivo relativo all'oggetto si chiede soluzione alla spinosa questione dei medici contrattisti assunti dal Policlinico Umberto I dell'Università « La Sapienza » di Roma.*

*In merito è stata già data risposta alla interrogazione dell'On.le Maura Cossutta n. 4-01761 del 9.7.1996.*

*Come è noto, con ordinanza n. 13943/88 GAB2 del 14.11.88, il Prefetto di Roma, — al fine di sopperire alla grave penuria di personale medico nelle aree particolarmente carenti del Policlinico Umberto I — autorizzò la predetta azienda ad assumere per tre mesi personale medico ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 276/71.*

*Una successiva ordinanza prefettizia autorizzò la riammissione in servizio del personale medico assunto in assenza di altre domande.*

*Nel 1993, il decreto-legge n. 530 consentì all'ateneo romano di « rinnovare per un anno, previa intesa con la regione Lazio, i contratti di prestazione professionale con medici in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto ... ».*

*Con l'entrata in vigore della legge 236/95 — che prevedeva la rinnovabilità degli incarichi per due anni anziché per uno — furono reiterati i contratti delle unità già presenti presso l'Azienda Policlinico. La legge citata contemplava per le pubbliche amministrazioni che utilizzavano personale a tempo determinato, la possibilità di bandire concorsi per la copertura di posti vacanti nelle qualifiche funzionali.*

*Con la sottoscrizione dell'ultimo CCNL del comparto Università la questione in oggetto è stata al centro di approfonditi dibattiti che hanno sortito una « dichiarazione congiunta » delle parti contenuta nell'accordo integrativo al contratto citato. Tale*

*dichiarazione testualmente recita: « Le parti si danno atto di aver regolamentato la possibilità di fronteggiare le emergenze assistenziali di assoluta necessità attraverso l'istituto del rapporto di lavoro a tempo determinato, pur ritenendo compiutamente soddisfacente solo soluzioni adottate nel più ampio e generale ambito della definizione del nuovo ordinamento professionale ».*

*Infatti, appare evidente che l'articolo 19 del CCNL — avente per oggetto proprio le assunzioni a tempo determinato — così come recentemente modificato, fornisce alle amministrazioni universitarie gli strumenti per poter intervenire su questa delicata materia: nondimeno esso, prorogando di tre anni i rapporti di lavoro a tempo definito, a seguito della cessazione dei medesimi, prevede la possibilità per gli Atenei di procedere a nuove assunzioni, nei limiti delle risorse di bilancio disponibili.*

*La citata disposizione tiene conto della dimensione di concreta autonomia in cui operano gli Atenei, unici responsabili secondo le recenti normative, della gestione delle risorse umane al loro servizio.*

*Per le ragioni sopra esposte, questo Ministero ritiene che spetti unicamente all'Università « La Sapienza » di Roma utilizzare gli strumenti offerti dal legislatore e dalla contrattazione collettiva, secondo l'ordine degli obiettivi prioritari programmati nel rispetto delle leggi che presiedono all'accesso per concorso agli impieghi pubblici.*

*È di tutta evidenza infine che l'Università, essendo stata la materia oggetto di contrattazione, unicamente in tale ambito può risolvere i problemi del personale medico precario assunto presso il Policlinico Umberto I.*

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

*il personale dipendente della ferrovia Sangritana in Abruzzo, ha proclamato una*

giornata di sciopero per protestare contro il piano di ristrutturazione dell'azienda che prevede una drastica riduzione del personale che viene qui dimezzato (da 411 a 250 unità);

tale progetto, oltre al danno occupazionale, comporterà inevitabilmente un peggioramento del servizio che si svolge in aree interne della regione Abruzzo, già troppo penalizzate da una condizione di perenne abbandono da parte delle istituzioni, (pessima viabilità, riduzione dei servizi, ivi compresi quelli essenziali come le scuole dell'obbligo, eccetera) —:

per quale motivo l'azienda sangritana proceda ad un taglio così drastico del personale;

se non ritenga opportuno intervenire urgentemente per evitare che venga messo in atto il piano di ristrutturazione dell'azienda « Sangritana » che aggraverebbe le condizioni delle aree più interne della regione Abruzzo ove, al contrario, i servizi pubblici andrebbero sostenuti ed aumentati al fine di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni del luogo. (4-17020)

**RISPOSTA.** — *Il progetto di riduzione dell'organico del personale della Ferrovia Adriatico-Sangritana rientra nel Piano di ristrutturazione — predisposto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. in ottemperanza della legge n. 662/96 ed approvato con il decreto ministeriale n. 28-T/97 — ed è contestuale all'attivazione degli interventi di ammodernamento e potenziamento previsti dal predetto Piano, il cui obiettivo è il rilancio della suddetta ferrovia attraverso il miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi di trasporto di persone e merci. L'intero Piano, peraltro, deve anche portare al 35 per cento il rapporto proventi/costi operativi, nel rispetto della predetta legge n. 662/96, entro il 1° gennaio 2000, affinché l'azienda possa partecipare all'acquisizione dei futuri contratti di servizio con la regione Abruzzo.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

**SANZA.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

nel 1991 è stato istituito presso il policlinico « Umberto I » di Roma il servizio di enzimologia clinica per la prevenzione e la cura dei disturbi metabolici dei bambini;

il servizio di enzimologia costituisce l'unico laboratorio esistente nell'Italia centro-meridionale capace di eseguire studi all'avanguardia nel campo biochimico metabolico, indispensabili per la tempestiva diagnosi della malattia;

nei giorni scorsi è stata espressa la volontà di sopprimere tale servizio, con la motivazione che la sua attività potrebbe essere svolta da altre strutture del policlinico —:

se sia a conoscenza dei fatti e quali iniziative intenda adottare perché il servizio non venga dismesso, ripristinandone la piena funzionalità. (4-10703)

**RISPOSTA.** — *Con riguardo a quanto richiesto si fa presente che il Commissario del Governo della Regione Lazio ha interessato la Regione stessa in merito a quanto segnalato nell'interrogazione in riferimento.*

*La Regione ha comunicato che allo stato attuale le questioni attinenti all'organizzazione del Policlinico Umberto I, esulano dalla competenza della Regione, poiché il decreto-legge 502/1992, e successive modificazioni e integrazioni, prevede per i policlinici universitari autonomi poteri gestionali, patrimoniali e contabili.*

*Questo Ministero, d'altra parte, nel quadro della autonomia delle Università e alla luce dell'attuale assetto normativo in materia di sanità pubblica, non ha poteri sostitutivi. La scelta delle linee politico-gestionali ricade interamente sugli organi dell'« azienda universitaria » Policlinico.*

*Per tale motivo questo Ministero non ha possibilità alcuna di emanare atti amministrativi finalizzati al ripristino del soppresso servizio di enzimologia clinica.*

*Ogni decisione in merito è demandata alla responsabile determinazione degli organi di governo del Policlinico universitario*

che autonomamente valuteranno, con riguardo alle esigenze didattiche ed assistenziali, se spostare il servizio in altre strutture, sopprimerlo o ripristinarlo.

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica: Luciano Guerzoni.

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

il direttore della IV direzione centrale della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — ingegner Tullio D'Ulisse — ha emanato, in data 5 giugno 1998, la Circolare n. B070, prot. 591/VD - D.C. IV, recante indicazioni per l'« immatricolazione di autovetture per il trasporto di clienti di alberghi, pensioni, eccetera »;

in detta circolare si conferma l'applicabilità della precedente circolare 106/61 (di fatto superata da diverse disposizioni normative successive) in relazione alla quale diverse categorie di soggetti (alberghi, pensioni, compagnie di navigazione aerea, marittima o interna a stabilimenti balneari, esercenti pubblici spettacoli) potrebbero immatricolare in « uso proprio » veicoli con caratteristiche di « autovettura » per trasportare « propri clienti »;

tale indicazione risulta in contrasto con l'articolo 83 del decreto legislativo n. 285/92 (Codice della strada) che prevede la possibilità di immatricolare veicoli in uso proprio soltanto per spostamenti del proprietario o dei suoi familiari o di altri soggetti cui il proprietario affidi il veicolo a titolo non oneroso;

nel caso di immatricolazione in uso proprio di veicoli con un numero di posti superiore a nove, compreso il conducente, il ministero dei trasporti e della navigazione, in applicazione delle norme del Codice della strada, ha emanato, con decreto, specifiche disposizioni in materia che — anche ai fini della repressione di possibili

utilizzazioni abusive dei veicoli per l'effettuazione di trasporti di persone conto terzi — limitano l'utilizzo in uso proprio di detti veicoli al trasporto di dipendenti e collaboratori operanti nell'ambito della attività economica primaria del soggetto proprietario;

nei casi di trasporto dei clienti di alberghi, pensioni, eccetera, risulta difficile distinguere dove finisce il servizio di ricezione alberghiera soggetto a corrispettivo e in quale modo si integra con il servizio di trasporto che, sebbene non soggetto a corresponsione diretta, rientra tra le attività che gravano sui corrispettivi complessivi pagati dai clienti;

la possibilità di consentire l'utilizzazione di autovetture immatricolate in uso proprio per il trasporto di terze persone non garantisce gli stessi trasportati, stante l'impossibilità di estensione agli stessi della copertura assicurativa per responsabilità civile —:

quali iniziative e quali interventi si intendano assumere per rimuovere lo stato di illegittimità attualmente ingenerato dalla richiamata circolare e per conoscere le ragioni che hanno determinato l'emana-  
zione di tali direttive. (4-19089)

RISPOSTA. — *La distinzione tra uso proprio ed uso di terzi è stabilita dal comma 3 dell'articolo 82 del Codice della Strada che prevede l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito ad uso proprio.*

*Tale articolo corrisponde all'articolo 57 del precedente Codice della Strada (decreto del Presidente della Repubblica del 15 giugno 1959, n. 393), che distingueva la destinazione dei veicoli in uso privato (attuale uso proprio) ed in uso pubblico (attuale uso di terzi).*

*Niente pertanto è mutato, nel passaggio dall'uno all'altro Codice, per quanto riguarda il concetto di uso privato-uso proprio, e quindi nulla è variato per quanto concerne la possibilità di trasporto di clienti*

di alberghi, pensioni, ecc., a titolo gratuito mediante autovetture intestate ai proprietari di questi ultimi, così come a suo tempo statuito dalla circolare 106/1961.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Tiziano Treu.

VALPIANA e DE CESARIS. - *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, dell'ambiente e delle comunicazioni.* - Per sapere - premesso che:

in data 22 dicembre 1998, la Rai ha chiesto il rilascio urgente della concessione edilizia per la realizzazione della stazione Rai in località Monte delle Passere nella frazione S. Briccio del comune di Lavagno (Verona);

la zona in cui si intende installare la stazione Rai è di interesse paesaggistico e soggetta a protezione da parte del ministero per i beni e le attività culturali;

l'installazione andrebbe a posizionarsi a una distanza di pochi metri dalle abitazioni;

è avviata presso la Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati la discussione di una legge quadro sulla protezione della salute della popolazione dall'inquinamento elettromagnetico;

il testo unificato predisposto dalla Commissione ambiente, che recepisce varie proposte di legge, nonché il disegno di legge presentato dal Governo, introduce il principio di cautela, per il quale, oltre a limiti per gli effetti sanitari accertati, si introducono limiti di cautela per la protezione dai possibili effetti a lungo termine a prodotti dall'inquinamento elettromagnetico;

nel testo unificato viene stabilito, altresì, il principio di salvaguardia ambientale rimandando a un apposito regolamento del Ministro per i beni e le attività culturali l'individuazione delle procedure di salvaguardia dalle installazioni (elettrodotti, antenne, ripetitori) che intervengono

in zone di interesse archeologico, paesaggistico e naturalistico;

il medesimo testo unificato prevede la necessità di intervenire con interventi di risanamento per riportare tutte le installazioni all'interno delle norme introdotte dalla legge (per le antenne e i ripetitori radio televisivi il termine è previsto in tre anni);

appare del tutto fuori luogo, nonché antieconomico, consentire la realizzazione di una installazione che, dopo l'approvazione della legge, dovrà essere sottoposta a risanamento;

il Governo ha assunto l'impegno, votato in una risoluzione approvata dalla VIII Commissione della Camera, di attivare un protocollo d'intesa con le imprese che producono e distribuiscono energia elettrica - nonché con quelle del settore radiotelevisivo - affinché vengano adottati per i nuovi impianti i criteri di cautela e di salvaguardia ambientale, che sono i principi che informano la nuova disciplina legislativa *in itinere* sull'inquinamento elettromagnetico;

è stato emanato il decreto interministeriale n. 431 del 1999 sulle alte frequenze che introduce il limite di 6 volt metro per la protezione dai possibili effetti a lungo termine dell'inquinamento elettromagnetico;

il suddetto decreto dispone la necessità di minimizzare la esposizione della popolazione pur salvaguardando le esigenze del servizio e rimanda alle regioni l'individuazione di ulteriori obiettivi di qualità e il controllo dei piani di risanamento;

esiste la possibilità di individuare siti idonei, diversi da quello individuato dalla Rai, per garantire lo svolgimento del servizio e, al tempo stesso, proteggere la salute della popolazione e preservare l'ambiente -;

se l'installazione prevista sia dotata della autorizzazione sanitaria che attesti il

rispetto dei limiti cautelativi previsti dal decreto n. 381 del 1998;

se non intenda intervenire per attivare un tavolo di confronto con tutti i soggetti coinvolti (la Rai, la regione, gli enti locali, i comitati per la difesa dall'inquinamento elettromagnetico, le associazioni ambientaliste) affinché siano trovate soluzioni tecnologiche e di diversa ubicazione della installazione tali da garantire la tutela della salute e la salvaguardia dell'ambiente;

se, nel frattempo, non intenda provvedere a una sospensione delle autorizzazioni per la costruzione dell'impianto.

(4-23159)

**RISPOSTA.** — *Si risponde all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto per quanto di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali.*

*L'area di cui trattasi è sottoposta a tutela ai sensi della legge n. 1497 del 1939. Il rilascio di autorizzazioni attinenti all'esecuzione di opere in aree soggette alla tutela paesaggistica è di competenza della Regione che, nel caso di specie, si è espressa favorevolmente con decreto n. 6983/30131 del 9 febbraio 1998.*

*La Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Verona, ritenendo l'installazione del traliccio RAI lesiva dei valori ambientali del sito, ha annullato, ai sensi della legge n. 431 del 1985, la delibera regionale con decreto ministeriale 1° settembre 1998.*

*Avverso tale decreto la RAI ha proposto ricorso con istanza di sospensione al TAR del Veneto che, con ordinanza n. 1633/98, ha accolto la sospensiva, riservandosi di decidere nel merito.*

*La Soprintendenza ha quindi invitato l'Avvocatura Distrettuale dello Stato ad attivarsi presso quella Generale al fine di impugnare innanzi al Consiglio di Stato la predetta ordinanza del TAR ed è tuttora in attesa di notizie al riguardo.*

*Per quanto riguarda infine la richiesta di attivare un tavolo di confronto con gli enti e i soggetti interessati la predetta Soprin-*

*tendenza si è dichiarata disponibile al fine di trovare una soluzione al problema.*

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

**ZACCHEO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

la Mistral, industria di componentistica elettronica, sita nel comune di Latina, ormai da anni è amministrata dalla società Gepi e registra una stasi produttiva tale che ha determinato la cassa integrazione ordinaria per circa centocinquanta dipendenti;

per i detti lavoratori la cassa integrazione ordinaria scade il 20 dicembre 1996;

alcune società multinazionali hanno presentato all'amministrazione dell'azienda un progetto di risanamento, che prevede la ristrutturazione tecnologica degli strumenti produttivi, con l'inserimento di nuove e più moderne linee di produzione da immettere sul mercato, per un investimento globale calcolato nell'ordine di tredici miliardi circa;

attualmente il progetto è all'esame del Consiglio di amministrazione della Gepi, che dovrà decidere sull'offerta di finanziamento in relazione ai nuovi parametri produttivi;

in mancanza di una decisione favorevole da parte della Gepi, i centocinquanta dipendenti in cassa integrazione ordinaria, la cui scadenza è fissata, come precisato il 20 dicembre 1996, ricadranno irreversibilmente nell'ormai incontenibile bacino di disoccupati che nella provincia di Latina, in particolare, ha raggiunto livelli di guardia insopportabili —:

se non ritengano, nell'ottica delle politiche di risanamento e recupero dell'occupazione che il Governo dice di aver inserito come uno degli obiettivi primari del proprio programma istituzionale, indispensabile ed indifferibile che il consiglio

di amministrazione della Gepi assuma una immediata decisione favorevole sul progetto di finanziamento per la riqualificazione tecnologica e produttiva della Mistral di Latina, assunto che tale decisione favorevole consentirebbe il riassorbimento degli attuali centocinquanta dipendenti cassaintegrati, oltre alla realizzazione di circa nuovi quattordici posti di lavoro ripartiti in altrettante qualifiche tecniche. (4-06337)

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

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, sulla base delle informazioni fornite dalla Itainvest — Italia Investimenti S.p.A. (ex GEPI), si fa presente quanto segue.

L'Itainvest — Italia Investimenti S.p.A. ai sensi di quanto previsto dalla legge 237/93 e dal decreto attuativo del Ministero dell'industria del 5 gennaio 1994, sostituito dal decreto del 15 marzo 1996 è impegnata a provvedere entro tempi brevi alla cessione o liquidazione delle restanti partecipazioni azionarie, già detenute nelle società, prima dell'entrata in vigore della legge.

Pertanto, per quanto riguarda Nuova Mistral S.p.A., oggetto dell'interrogazione in esame l'Itainvest — Italia Investimenti S.p.A. ha esaminato alcune proposte di acquisizione del pacchetto azionario della società in ottemperanza alle normative sopracitate.

La prima, presentata da una società tedesca, non è stata perseguibile per il venir meno nella fase iniziale della trattativa, dell'interesse dell'imprenditore stesso.

La seconda proposta, presentata da un gruppo di managers della società medesima, è successivamente decaduta per mancanza di adeguate garanzie sulla continuità industriale della società ed anche sui livelli occupazionali, fattori indispensabili per la cessione.

Un'altra proposta, presentata da un imprenditore italiano del settore elettronico ed elettromeccanico, è stata approfondita dai competenti uffici della Società, in quanto, il relativo piano industriale è risultato valido in termini di fattibilità.

*È stato dato, quindi, l'incarico ad una società di revisione, di effettuare la necessaria « due diligence » sui bilanci delle società del proponente, finalizzata ad evidenziare la consistenza patrimoniale e finanziaria ed individuare le componenti che caratterizzano l'andamento gestionale delle stesse.*

*I risultati di tale verifica hanno indotto l'Itainvest a richiedere all'imprenditore garanzie per assicurare sia la continuità aziendale di Nuova Mistral S.p.A. che la realizzazione degli investimenti del piano industriale presentato.*

*La trattativa è stata interrotta dall'imprenditore nella fase di definizione degli accordi. Si è configurata, pertanto, la necessità di applicare quanto previsto dagli articoli 2446 e 2447 del Codice Civile.*

*L'Itainvest — Italia investimenti S.p.A. non ha potuto procedere ad una ricapitalizzazione della società, in quanto, le norme previste dal decreto del Ministero dell'industria del 5 gennaio 1994, sostituito dal decreto del 15 marzo 1996, non lo consentono.*

*Alla luce di quanto esposto, gli organi sociali della Nuova Mistral S.p.A., ai sensi dell'articolo 2448 del Codice Civile, hanno proceduto alla messa in liquidazione della società.*

*Tale provvedimento è stato revocato a seguito della presentazione di una valida e concreta ipotesi di privatizzazione della società.*

*Infatti la nuova Mistral S.p.A. è stata ceduta in data 16 dicembre 1998 alla N.E.S. — Servizi S.p.A. di Roma, società operante nel settore elettromeccanico, dopo che quest'ultima ha provveduto ad integrare le garanzie richieste da Itainvest S.p.A., tali da assicurare la continuità aziendale ed il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti alla data di cessione.*

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:  
Luigi Bersani.