

MAZZOCCHI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

gli ordini professionali, come recentemente ribadito dal tribunale civile di Roma, sez. II, con la sentenza del 7 marzo 2001, quali enti pubblici non economici, sono assoggettati al controllo della Corte dei conti, controllo teso non soltanto ad accertare la legittimità degli atti e la regolarità della gestione, ma anche a riscontrare la rispondenza dei risultati agli obiettivi predeterminati nell'ambito delle attribuzioni istituzionali ed a valutare le scelte dei mezzi in relazione ai costi ed ai tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa in comparazione con quelli apprestati in situazioni omogenee, nonché a verificare il funzionamento dei controlli interni;

l'ordine degli psicologi, costituito nel 1994 ai sensi della legge 56/1989, non è dotato di alcun organo di controllo interno, né il consiglio nazionale dell'ordine ha provveduto ad istituire alcun servizio interno o nucleo di valutazione come disposto dall'articolo 20 del decreto legislativo 29/1993;

la succitata legge 56/1989, all'articolo 29, stabilisce che il Ministro eserciti l'alta vigilanza sull'ordine nazionale degli psicologi;

le attribuzioni del consiglio nazionale dell'ordine degli psicologi sono quelle determinate per legge e riguardano esclusivamente questioni e materie di rilevanza nazionale e i contributi annuali, a cui sono assoggettati gli iscritti all'Albo, debbono essere tassativamente utilizzati per lo svolgimento di tali attribuzioni, con il correlato divieto di destinarli per altri scopi e per iniziative che nulla hanno a che vedere con le attribuzioni in questione —:

quali misure intenda adottare al riguardo per superare l'attuale anomala situazione in cui il Consiglio Nazionale risulta svincolato da qualsiasi controllo interno sulla destinazione e sull'impiego delle risorse finanziarie e sui bilanci, ed al fine di assicurare gli iscritti all'Albo che la

conduzione del loro ordine di appartenenza possa essere certificata in conformità ai principi ed ai criteri della correttezza, della imparzialità, della trasparenza e della economicità;

se non ritenga doveroso intervenire con urgenza, esercitando il potere di alta vigilanza attribuitogli *ex lege* onde recuperare quelle condizioni di legalità necessarie ed indispensabili a garantire la correttezza e la regolarità della gestione dell'Ordine Nazionale degli psicologi. (4-02701)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

LO PRESTI, FRAGALÀ e SCALIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'organico della corporazione dei piloti del porto di Palermo è composto da cinque unità compreso il capo pilota;

attualmente prestano servizio solo quattro unità: un capo pilota; 2 piloti effettivi; 1 aspirante pilota nominato a seguito del concorso autorizzato in data 21 aprile 2000 con decreto ministeriale n. DEM 3/1991;

il quinto posto dovrebbe essere coperto, a seguito della rinuncia degli idonei di citato concorso, dall'ultimo in graduatoria il quale, interpellato, non ha ancora accettato;

il capo pilota in carica, Leonardo Porretto, nato a Palermo il 5 luglio 1937, sarà collocato in pensione nel mese di luglio 2002, per il raggiungimento del limite di età, così determinato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1976, n. 952;

ciò determinerà che il carico di lavoro sarà distribuito sui due piloti effettivi della Corporazione;

a seguito di tale evento, a partire del 6 luglio 2002 il Porto di Palermo sarà privo del capo pilota, considerato che i

due piloti effettivi non posseggono i requisiti di anzianità previsti dall'articolo 113 del Regolamento CN per la nomina a capo pilota (cinque anni di anzianità di servizio);

a seguito di tale evento, a partire dal 6 luglio 2002 il porto di Palermo non potrà avere un capo pilota in possesso dei requisiti di anzianità previsti dall'articolo 113 Reg. C.N. per la nomina a capo pilota (cinque anni di anzianità di servizio), considerato che i due piloti effettivi non posseggono tale anzianità;

l'ipotesi adombrata dal ministero (ufficio gestione infrastrutture per la navigazione) di derogare al requisito minimo di anzianità nel servizio, previsto dal 4° comma dell'articolo 113 Reg. CN, per farsi comunque luogo alla nomina del nuovo capo pilota in sostituzione del pensionando capo Porretto, risolverebbe la questione solo da un punto di vista formale;

non vi è chi non veda, infatti, come una riduzione a soli due anni e qualche mese del periodo di servizio previsto dalla norma (tanti infatti sarebbero gli anni maturati dai due piloti rimasti) non offrirebbe condizioni di professionalità e affidabilità e sufficienti garanzie per la sicurezza della navigazione portuale e la necessaria capacità direttiva della corporazione;

inoltre, una deroga così estesa esporrebbe ad una eccessiva responsabilità la Capitaneria di Porto di Palermo cui è demandata la scelta, la quale potrebbe anche esprimere un giudizio non positivo sulla capacità dei piloti rimasti, paralizzando di fatto l'attività portuale, ovvero azzardare, comunque, una valutazione, pur di non lasciare il Porto di Palermo senza capo pilota; valutazione che si potrebbe in futuro rivelare sbagliata allorché, però, si saranno già verificati effetti pregiudizievoli per il naviglio e per le persone;

invero, la *ratio* della norma, confortata anche da un orientamento giurisprudenziale consolidato (Consiglio di Stato 30

settembre 1964, n. 630) trova applicazione « nell'approssimarsi del raggiungimento della anzianità minima prevista per la nomina a capo pilota » e non, come per il caso di Palermo, per periodi lunghi che addirittura superano i due anni;

risulta agli interroganti che la Capitaneria di porto di Palermo ha chiesto ripetutamente al ministero che venga mantenuto in servizio il capo pilota, previa verifica dei requisiti di idoneità fisica e psichica, attraverso la concessione di una deroga al requisito dell'anzianità previsto dall'articolo 118 Rg c.d. NAV; deroga che può trovare fondamento giuridico nello *status* del capo pilota che non è dipendente ma socio della Corporazione —

quali determinazioni e provvedimenti intenda assumere per garantire al porto di Palermo le condizioni di sicurezza che la problematica dedotta potrebbe pregiudicare nell'immediato futuro;

se, al fine di garantire la sicurezza della navigazione, non sia più rispondente a criteri di legittimità e di opportunità operare una deroga al requisito dell'anzianità previsto dall'articolo 118 Rg c.d. Nov., mantenendo in servizio per i prossimi due anni il capo pilota prossimo alla pensione. (5-00839)

#### *Interrogazioni a risposta scritta:*

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

il regolamento internazionale delle telecomunicazioni (I.T.U. 99) stabilisce che le frequenze internazionali di chiamata, soccorso, urgenza e sicurezza, utilizzate nel servizio mobile marittimo sono:

a) frequenza radiotelegrafica onde medie 500 Khz;

b) frequenza radiotelefonica onde medio corte 2182 Khz;

c) frequenza radiotelefonica onde V.H.F. CH 16;

sulle navi mercantili passeggeri, traghetti e merci costruite prima del 1995, sia nelle stazioni radioelettriche previste dai piani costruttivi delle navi, sia sulle lance di salvataggio sono installati apparati ricetrasmittitori che utilizzano le frequenze sopra citate per le radiocomunicazioni effettuate tra navi-stazioni costiere e nave-nave (collegamenti per le comunicazioni riguardanti la sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare);

per quanto attiene gli apparati radiotelegrafici onde medie 500 Khz, in ottemperanza con quanto prescritto nella convenzione internazionale Solas 74 del 1983 e nel regolamento di sicurezza decreto del Presidente della Repubblica 435 del 1991, su ogni nave sono installati due apparati ricetrasmittitori, uno di riserva all'altro;

nello spirito di migliorare la sicurezza della navigazione, con direttiva 98/18/CE del 17 marzo 1998, è fatto obbligo di installare sulle navi passeggeri gli apparati di sicurezza denominati GMDSS per la copertura delle Aree A1+A2+A3;

con l'installazione di detti apparati, il comando generale capitanerie di porto ufficio sicurezza rilascia formale direttiva, nel rispetto dell'articolo 156 del decreto del Presidente della Repubblica 435/95, di deroga dalla stazione radio dell'apparato radiotelegrafico 500 Khz —:

se risulti che alcuni ispettorati delle telecomunicazioni, con l'avallo degli uffici sicurezza delle locali capitanerie di porto, in totale spregio dei regolamenti e delle direttive impartite dall'Ufficio sicurezza del comando generale capitanerie di porto, in modo arbitrario e illegittimo, stiano disattivando gli apparati installati nella stazione radio elettrica e altresì quelli installati sulle lance di salvataggio;

se possano confermare che, in caso di avaria dell'unico R.T.F. 2182 Khz del sistema GMDSS, come è avvenuto sulle navi

della flotta ferrovie dello Stato della Tirrenia e dei privati, le navi si trovano impossibilitate ad effettuare le comunicazioni di soccorso, urgenza e sicurezza, in quanto l'apparato della stazione radio è stato disalimentato o addirittura tolto e posto nel sistema GMDSS sul ponte di comando delle navi;

se non ritengano, pertanto, necessario e urgente intervenire per ripristinare la sicurezza della navigazione, nel rispetto dei regolamenti vigenti in materia e delle direttive del comando generale capitanerie di porto. (4-02696)

MONDELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata del 9 aprile 2002 si è verificato un'episodio spiacevole: centinaia di pendolari, che abitualmente sono obbligati ad utilizzare la tratta ferroviaria Acqui Terme-Ge/Brignole per motivi di lavoro, sono saliti sul treno in partenza da Ge/Sampierdarena alle ore 17,14 che, dopo un consueto ritardo, si è fermato per un guasto al locomotore all'interno della galleria Mele-Campo Ligure dalle ore 17,55 circa alle ore 20,35 circa;

l'interrogante è stata sollecitata da moltissime persone a segnalare l'assoluta mancanza delle più elementari norme di sicurezza per l'incolumità, ad esempio: i passeggeri sono stati avvertiti dell'inconveniente dopo 40 minuti, vi era mancanza di riscaldamento, illuminazione intermittente, porte bloccate, infine non è stato ricevuto nessun tipo di assistenza da parte del personale delle Ferrovie dello Stato;

a giudizio dell'interrogante non è umanamente possibile immaginare che tutto questo possa accadere, c'è da stupirsi che non esista o non sia predisposto un piano di emergenza con apposite squadre di intervento per garantire le elementari regole di sicurezza personale e collettiva, come previsto da leggi vigenti in materia di sicurezza, che tra l'altro prevedono sanzioni penali per i trasgressori —:

se non ritenga di intervenire per far fronte a causa della ristrutturazione selvaggia operata dalle Ferrovie dello Stato che continua a provocare ritardi consistenti e disagi soprattutto ai « pendolari », che in Liguria sono numerosissimi e che, anche dalla Riviera di Levante, hanno spesso occasione di lamentarsi. (4-02698)

\* \* \*

### INTERNO

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro della salute, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

l'articolo 97, comma 2, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001) ha espressamente esonerato i cittadini affetti dalla sindrome di down, i soggetti portatori di gravi menomazioni fisiche permanenti, nonché i soggetti disabili mentali gravi, dalla ripetizione annuale delle visite mediche finalizzate all'accertamento della disabilità;

nonostante l'entrata in vigore della citata legge, alcune commissioni mediche di verifica periferiche per le pensioni di guerra e di invalidità civile del Veneto nel corso dell'anno 2001 ed anche nel corrente anno 2002 hanno ugualmente proceduto ad effettuare nei confronti di molti disabili mentali gravi le visite mediche di verifica dei requisiti per usufruire delle provvidenze legate all'invalidità;

a fronte di questa arbitraria disapplicazione della legge sono stati investiti i difensori civici di diverse città e province del Veneto, i quali hanno posto il quesito al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica;

la Direzione Generale del Ministero ha fornito una risposta, che sottolineando una distinzione tra visite mediche finalizzate all'accertamento della disabilità e controlli nei confronti dei beneficiari di

sussidi economici effettuati previo sorteggio tra i nominati presenti nella banca dati e quindi non riconoscendo alcuna connessione tra l'attività di verifica svolta e l'articolo 97 comma 2, della legge 388 del 2000;

corrisponde al vero che a tutt'oggi non vi sono norme indicanti l'obbligo da parte degli invalidi civili di sottoporsi a visite annuali di revisione ma solamente a verifiche disposte secondo un programma annuale del Ministero stesso, ma è altrettanto vero che lo scopo di detti controlli è quello di accertare la permanenza del possesso dei requisiti sanitari prescritti per usufruire dei trattamenti economici di invalidità civile;

il principio affermato all'articolo 97, comma 2, della legge 388 del 2000 è quello, costituzionalmente garantito, del rispetto della persona e della dignità umana anche dei disabili, laddove, purtroppo, la loro condizione di gravità oltre ad essere drammaticamente irreversibile, il più delle volte è destinata anche a peggiorare. Ed è proprio quella odiosa e faticosa ripetizione delle visite mediche finalizzate all'accertamento della permanenza nella condizione di disabilità che la finanziaria del 2000 con l'articolo 97, comma 2, aveva voluto eliminare —:

quali siano le iniziative che il Governo intenda assumere ai fini della corretta e coerente applicazione di quanto il legislatore ha stabilito con l'articolo 97 della Legge 388 del 2000.

(2-00305) « Frigato, Annunziata, Bimbi, Bindi, Boccia, Bottino, Bressa, Burtone, Carra, Colasio, Delbono, Duilio, Fistarol, Fusillo, Giachetti, Grotto, Iannuzzi, Ladu, Santino Adamo Loddo, Lusetti, Marcora, Meduri, Merlo, Molinari, Monaco, Morgando, Mosella, Pasetto, Potenza, Realacci, Reduzzi, Rocchi, Ruggeri, Soro, Stradiotto, Tuccillo ».