

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

AMICI, LEONI, LUMIA, REALACCI e VENDOLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 23 dicembre 2002, il consiglio comunale di Gaeta ha deliberato, a strettissima maggioranza, di dare mandato al Sindaco di sottoscrivere un protocollo d'intesa con l'autorità Portuale di Civitavecchia, la Regione Lazio ed il comune di Fiumicino per l'estensione della circoscrizione territoriale della suddetta Autorità del porto di Gaeta;

il 5 febbraio 2003, è stato firmato il protocollo d'intesa tra il sindaco di Gaeta, il sindaco di Civitavecchia, il presidente dell'autorità Portuale di questa città ed il Presidente della Regione Lazio;

è iniziata un'azione da parte del comitato per la difesa dell'autonomia del porto di Gaeta, che ha depositato una sottoscrizione a norma di legge e secondo quanto predisposto dallo Statuto di quel Comune, che chiede la revoca della delibera del 23 dicembre 2002;

la Camera di Commercio IAA di Latina ha istituito l'Azienda Speciale Portuale del Golfo di Gaeta, (A.S.PO.) a norma dell'articolo 14 della stessa legge n. 84 del 1994, e che la stessa ASPO ha tempestivamente predisposto un programma di interventi infrastrutturali di potenziamento e miglioramento funzionale dei porti di Gaeta e Formia in rapporto alle rispettive vocazioni;

la Regione Lazio ha già stabilito un contributo di oltre 11 milioni di euro per

la realizzazione di tali opere nell'ambito del DOCUP Ob. 2 2000/2006 ASSE III Sottomisura III 1.2;

dalla stampa si apprende che in data 27 marzo 2003, è stato firmato dal Ministro delle infrastrutture e trasporti il decreto che estende la circoscrizione dell'Autorità portuale di Civitavecchia al tratto costiero di Gaeta, che va da Punta dello Sternardo al Torrente Pontone;

la legge del 28 gennaio 1994, n. 84 non prevede la costituzione di « Sistemi portuali Regionali e/o l'Amministrazione unica di più porti da parte di un unico Ente in un ambito interprovinciale »;

la stessa legge al comma 1 dell'articolo 6 elenca i porti sedi di Autorità Portuale lo stesso articolo al comma 8 indica le modalità per l'istituzione di nuove AP nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 13; l'articolo 9, indica chiaramente la composizione del Comitato Portuale, ribadendo così che la circoscrizione dell'AP è esclusa al di fuori del territorio della stessa provincia;

se corrisponde la vero quanto riportato dalla stampa;

se sia demandato all'Autorità portuale di Civitavecchia la funzione di ente programmatore di una parte costiera del Lazio meridionale scavalcando, il ruolo della regione Lazio e mortificando, il ruolo della stessa Camera di Commercio di Latina e dello stesso Ente provinciale,

nonché dei comuni direttamente interessati quali: Gaeta, Formia e Cassino (ultimo Ente ad aver aderito all'ASPO Gaeta).

(4-06099)

RISPOSTA. — *In merito a quanto richiesto con l'atto ispettivo cui si risponde, si fa presente che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto datato 27 marzo 2003, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 87 del 14 aprile 2003 ha esteso la circoscrizione dell'Autorità portuale di Civitavecchia al porto di Gaeta.*

Tale ampliamento trova fondamento nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 la quale se non ha definito esplicitamente la categoria dei « sistemi portuali », vale a dire di più porti amministrati da un'unica Autorità portuale, aveva comunque all'epoca presenti realtà che amministravano strutture complesse quali Savona-Vado o Messina-Milazzo.

Il settore, grazie anche all'espansione dei traffici, ha conosciuto la necessità di adattarsi ad esigenze operative concrete che, interpretata in chiave evolutiva la norma, hanno consentito l'ampliamento dell'Autorità portuale di Piombino al porto di Portoferraio, quello dell'Autorità portuale di Livorno al porto di Capraia, quello dell'Autorità portuale di Civitavecchia al porto di Fiumicino, nonché l'istituzione dell'Autorità Portuale di Olbia-Golfo Aranci.

Di qui anche la riconosciuta necessità dell'ampliamento dell'Autorità portuali di Civitavecchia al porto di Gaeta effettuato con il menzionato decreto di questa Amministrazione.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

il progressivo aggravarsi delle problematiche che affliggono il sistema di trasporto ferroviario regionale del territorio lecchese, in particolare i cronici ritardi, il sovraffollamento dei treni diretti nelle fa-

sce orarie pendolari e, non ultime, le precarie condizioni igieniche delle carrozze dei treni da Sondrio a Milano Centrale e viceversa, stanno creando forti disagi e proteste tra i numerosissimi pendolari che li utilizzano;

nonostante le due note epistolari del presidente della regione Lombardia, onorevole Roberto Formigoni e dell'assessore regionale alle infrastrutture e mobilità, onorevole Massimo Corsaro, inviate all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Giancarlo Cimoli, con le quali, elencando tutta una serie di disfunzioni e anomalie del servizio ferroviario regionale della Lombardia, ne veniva chiesto l'intervento al fine di risolvere le varie problematiche —:

se non ritenga opportuno e urgente intervenire autorevolmente nei confronti della dirigenza delle Ferrovie dello Stato affinché, nel rispetto del contratto di servizio, si adoperi in concreto per porre fine a tali anomalie, con particolare riguardo ed urgenza all'aumento di capienza dei treni diretti della fascia pendolare da Sondrio a Milano Centrale e viceversa.
(4-04829)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, occorre innanzitutto premettere che, come noto, il servizio di trasporto regionale, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, non è più di diretta competenza dello Stato.*

Ciò premesso, per quanto riguarda i ritardi dei treni che circolano sulla linea Milano-Lecco, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che nel mese di giugno 2004 i treni arrivati a destinazione con ritardo non superiore ai 5 minuti sono stati il 94 per cento contro l'88 per cento del 2002, mentre quelli arrivati a destinazione entro i 15 minuti sono stati il 99 per cento.

Inoltre, l'offerta commerciale della Divisione trasporto regionale Lombardia sulla linea in questione ha introdotto un nuovo treno in partenza da Milano C.le per Lecco alle ore 18.35.

Sulla linea Milano-Lecco-Sondrio sono utilizzati, in base a precise regole di sicurezza dell'esercizio ferroviario, convogli composti da otto vetture a media distanza, vale a dire la massima composizione ammessa dalla lunghezza dei marciapiedi delle stazioni e dalla possibilità di incrocio sul tratto a semplice binario.

Su tali treni è in fase di sperimentazione il nuovo sistema di avvisi sonori per assicurare ai passeggeri una più completa e tempestiva informazione.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

BELLILLO. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

nell'allegato C al decreto legislativo 19 febbraio 2004, n. 59, in merito all'apprendimento nella scuola secondaria di primo grado, si legge: «(...)Passare da un'istruzione primaria ad un'istruzione secondaria di 1° grado significa, allora, iniziare a scoprire i segni di questa dinamica di ricerca, sperimentarla, e superare ogni residuo egocentrismo cognitivo di tipo infantile per assumere, al contrario, la responsabilità di una vita criticamente sempre vigile e tesa — attraverso il confronto — alla ricerca della verità»;

dal volume dal titolo «I nuovi sentieri della Storia. Il Novecento» di Federica Bellesini, (Istituto Geografico De Agostini, 2003, Novara), attualmente in uso presso la Scuola secondaria superiore di 1° grado, al capitolo 2, paragrafo 1, si legge: (La Sinistra Storica al potere). «Gli uomini della Destra erano aristocratici e proprietari terrieri. Essi facevano politica al solo scopo di servire lo Stato e non per elevarsi socialmente o arricchirsi; inoltre amministravano le finanze statali con la stessa tentazione con cui curavano i propri patrimoni. Gli uomini della Sinistra, invece, sono professionisti, imprenditori e avvocati, disposti a fare carriera in qualunque modo, talvolta sacrificando persino

il bene della nazione ai propri interessi. La grande differenza tra i Governi della destra e quelli della Sinistra consiste soprattutto nella diversità del loro atteggiamento morale e politico»;

l'uso dei tempi dei verbi passato e presente con il quale il testo si riferisce alle caratteristiche degli schieramenti di fine ottocento è, a giudizio dell'interrogante, equivoco e certamente non contribuisce «alla ricerca della verità» cui gli studenti della scuola secondaria di 1° grado sono chiamati, con particolare riguardo alla trasposizione nella situazione odierna che il testo induce nei ragazzi relativamente alle caratteristiche proprie degli esponenti della Sinistra —:

se il Ministro interrogato intenda sensibilizzare i docenti, affinché la scelta dei libri di testo sia orientata ad una maggiore obiettività nonché maggiore rigore scientifico;

quali procedure la legge prevede al fine di verificare la rispondenza dei testi scolastici con gli obiettivi formativi elencati nel decreto legislativo prima richiamato. (4-11071)

RISPOSTA. — *Si premette che l'adozione dei libri di testo rappresenta una delle fondamentali espressioni della libertà di insegnamento e dell'autonomia didattica delle istituzioni scolastiche. Tale adempimento, rientra tra i compiti attribuiti al collegio dei docenti, sentiti i consigli di classe e, coinvolgendo l'intero corpo docente di ciascuna istituzione scolastica, garantisce una puntuale verifica dei testi e un attento esame dei testi in uso e delle nuove proposte editoriali.*

In particolare, la scelta dei testi scolastici avviene, di norma, attraverso una fase preliminare, nella quale si procede ad una verifica sia dei testi in uso sia di quelli proposti all'attenzione delle scuole da parte degli operatori accreditati dalle case editrici o dall'ANARPE, eventualmente anche nell'ambito di comitati misti docenti, genitori e studenti, in modo tale da valutare compiutamente le nuove proposte editoriali.

Effettuata tale valutazione, i docenti interessati per materia, nell'esercizio della responsabilità connessa alla libertà di insegnamento, formulano le proposte di adozione che sono sottoposte, prima dell'esame da parte del collegio dei docenti, all'esame dei consigli di classe, di cui fanno parte anche i genitori.

Compito del ministero in materia di adozione dei libri di testo è quello di sostenere l'azione delle scuole con atti di indirizzo, rispettosi della sfera di questa autonomia che deve articolarsi ed estrinsecarsi — nelle diverse connotazioni, didattica, amministrativa, organizzativa e contabile — all'interno di un quadro di riferimento unitario al fine del perseguimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

A tale riguardo ricordo che ogni anno il ministero, per l'adozione dei testi scolastici, fornisce, con apposite circolari, il quadro generale di riferimento e propone spunti ed elementi di riflessione sui vari aspetti riguardanti la materia affinché i docenti possono effettuare valutazioni sempre più consapevoli e mirate al fine del conseguimento degli obiettivi educativi contenuti nel piano dell'offerta formativa. Non possono prevedersi interventi ministeriali che rappresenterebbero un'interferenza impropria nella scelta degli autori da inserire nella programmazione didattica, scelta che deve essere invece operata dai singoli istituti.

Anche quest'anno, con apposita circolare n. 38 del 31 marzo 2004, il ministero ha fornito indicazioni in merito all'adozione dei libri di testo nelle scuole primarie e nelle scuole ed istituti d'istruzione secondaria di primo e secondo grado per l'anno scolastico 2004/2005 e ricordato che con l'entrata in vigore del decreto legislativo 19 febbraio 2004 n. 59, a decorrere dall'anno scolastico 2004/2005, l'intera scuola primaria e la prima classe della scuola secondaria di primo grado sono chiamate a dare attuazione, sul piano organizzativo e didattico, al nuovo impianto ordinamentale; il ministero medesimo ha conseguentemente richiamato l'attenzione delle istituzioni scolastiche sull'esistenza di nuovi prodotti edi-

toriali, aventi contenuti e caratteristiche tecniche coerenti con il mutato assetto ordinamentale.

Si ricorda anche che la legge 23 dicembre 1998, n. 448 (finanziaria 1999) nel disciplinare, all'articolo 27, la fornitura gratuita dei libri di testo nella scuola secondaria di primo grado, ha abrogato anche quell'unica norma che, limitatamente alla scuola elementare, consentiva al Ministro della pubblica istruzione di disporre, con provvedimento motivato, il divieto di adozione dei libri di testo nei quali il contenuto o l'esposizione della materia non corrispondessero alle prescrizioni didattiche o alle esigenze educative.

La ratio di tale disposizione non può rinvenirsi se non nell'intenzione del legislatore di non interferire in alcun modo nelle opzioni culturali differenziate e nei diversi punti di vista degli autori.

Non può non condividersi, comunque, l'esigenza, largamente sentita in vasti strati della popolazione, di un confronto fra opinioni, storie e culture, premessa e garanzia per la formazione di una coscienza libera e democratica delle nostre giovani generazioni.

In questo senso il libro di storia assume una importanza del tutto particolare affinché, pur nel rispetto della libertà di insegnamento, intesa come autonomia didattica e come libera espressione culturale del docente, possa promuovere, attraverso un confronto aperto di posizioni culturali, la piena formazione della personalità degli alunni, così come prescrive l'articolo 1 del testo unico delle leggi della scuola.

È anche opportuno ricordare che il libro di testo è uno strumento, insieme a molti altri, a disposizione del docente, che se ne serve in modo libero per la realizzazione delle finalità educative e didattiche della sua azione; il docente pertanto, nella sua autonomia e libertà di insegnamento, presenta i contenuti dei libri di testo utilizzando all'occorrenza anche la forma critica e dialettica, prendendo, se e quando lo ritiene opportuno, le distanze da taluni passaggi dei testi in adozione.

Pare comunque utile osservare che la validità didattica di un libro di testo deve

essere giudicata all'interno delle particolari condizioni delle classi e nel contesto del piano dell'offerta normativa e non può essere subordinata a singole frasi che, al di là della condivisibilità di specifici contenuti, possono peraltro trovare compensazione o precisazioni di significato in altre parti del testo.

Si fa presente, infine, che questo ministero ha avviato la realizzazione del progetto sperimentale « Biblioteche nelle scuole » approvato dal comitato dei ministri per la società della informazione nella scuola e cofinanziato dal dipartimento per l'innovazione tecnologica volto a collegare il servizio bibliotecario nazionale a un congruo numero di reti di biblioteche scolastiche.

Ciò consentirà di poter utilizzare materiale di tipo bibliografico diversificato che non si limiti quindi all'utilizzazione pura e semplice del libro di testo.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

BELLOTTI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

l'IPSAA Bellini di Trecenta (Rovigo) è l'unico Istituto Professionale ad indirizzo agro-ambientale della provincia di Rovigo;

è l'unico Istituto medio superiore della provincia di Rovigo con annesso convitto in grado di ospitare sia convittori che semiconvittori e semiconvittrici e rappresenta un importante riferimento socio-didattico fin dal 1942;

la struttura scolastica, nel suo insieme, con annessa un'estesa azienda agraria, è il risultato di una donazione fatta allo Stato italiano dalla munifica famiglia Bellini allo scopo di istituire una scuola ad indirizzo agrario in grado di formare qualificati professionisti nel settore agrario ambientale, anche attraverso l'ospitalità del convitto annesso;

tale donazione è comunque tuttora vincolata al funzionamento dell'Istituto e del suo convitto annesso, come richiamato dai legati della donazione stessa;

nel corso dell'ultimo decennio l'Istituto ha ulteriormente qualificato la sua offerta formativo-didattica, sia nell'ambito di una innovativa programmazione del POF, sia attraverso un progetto di integrazione scolastica per studenti certificati (legge n. 104 del 1992) o in situazione di svantaggio sociale;

tale importante qualificazione ha trovato un riscontro nell'affermazione di un suo studente, risultato vincitore nella Gara Nazionale per gli Istituti Professionali per l'agricoltura e per l'ambiente;

dall'anno scolastico 2003-2004 l'Istituto ha ulteriormente arricchito la sua offerta formativa con l'indirizzo scolastico di Tecnico dell'arte Molitoria e della Pannificazione, unico in tutto il Nord-Est;

nei programmi futuri, il Collegio Docenti, l'Amministrazione Comunale di Trecenta, la provincia di Rovigo e le diverse Associazioni di categoria, stanno definendo un nuovo progetto formativo-didattico teso ad un innovativo studio di tutta la filiera agro-alimentare con relativa definizione della tracciabilità dei prodotti: partendo dall'ambito dell'agricoltura biologica per arrivare ad un prodotto finito, in grado di valorizzare la struttura del territorio in un contesto anche agrituristico;

negli ultimi tre anni la Dirigenza scolastica con la propria azione ha di fatto condizionato l'attività dell'Istituto, secondo l'interrogante, danneggiandone l'immagine e causando un conseguente calo delle iscrizioni;

risulta all'interrogante che la stessa dirigenza, recentemente, avrebbe diffidato al Commissione di Orientamento dell'IPSAA Bellini, nella figura della sua referente, dal fare attività di orientamento scolastico per la formazione di una classe prima per l'anno scolastico 2004/2005 in organico di fatto, e che tale diffida sarebbe

stata accompagnata dalla minaccia del dirigente scolastico stesso di provvedimenti disciplinari a carico di coloro che non la osservassero —:

se quanto riportato corrisponda al vero e, in caso affermativo, se e quali iniziative e/o provvedimenti nell'ambito delle proprie competenze, il Ministro intenda assumere al fine di tutelare l'istituto e garantire una corretta e serena prosecuzione dell'attività. (4-10423)

RISPOSTA. — *Il direttore generale dell'ufficio scolastico regionale per il Veneto, riferisce che, non appena ricevuta da parte del dirigente scolastico dell'istituto professionale ad indirizzo agro-ambientale di Trecenta (Rovigo) la nota del 14 luglio 2004 con la quale comunicava l'impossibilità di attivare la prima classe dell'indirizzo « Arte Bianca », ha proceduto ad una attenta analisi di quanto già notificato dal Dirigente del centro servizi amministrativi di Rovigo riguardo alla determinazione dell'organico di fatto per l'anno scolastico 2004/2005.*

È emerso che il consiglio di istituto, nella riunione del 7 maggio 2004 non aveva applicato correttamente le disposizioni dell'articolo 18, comma 4, del decreto ministeriale 331 del 1998. In particolare non erano state fornite indicazioni sui criteri di distribuzione degli alunni sui due indirizzi di studio presenti nella scuola (biennio arte bianca ed agrario) e le famiglie degli interessati, con note del 10 maggio 2004, erano state invitate ad iscrivere i loro ragazzi presso altri istituti.

Nell'organico di diritto non era stata pertanto prevista la 1ª classe in parola e, nella successiva fase dell'adeguamento all'organico di fatto, pur in presenza di 20 domande di iscrizione, regolarmente protocollate, la classe medesima non era indicata.

Il direttore generale il 21 luglio 2004 ha invitato formalmente il dirigente scolastico ad istituire la suddetta 1ª classe con l'indicazione di monitorare attentamente il fenomeno della eventuale contrazione delle frequenze al fine di poter assumere in merito le necessarie iniziative.

Riguardo ai comportamenti del dirigente scolastico nei confronti del referente della commissione di orientamento operante nella scuola, si riferisce che i medesimi, per la loro rilevanza penale, sono oggetto di indagine della polizia giudiziaria.

L'ufficio scolastico regionale per il Veneto non ha ritenuto di avviare una parallela indagine amministrativa nei confronti del suddetto dirigente scolastico in quanto il medesimo aveva già rassegnato le proprie dimissioni con decorrenza 1º settembre 2004.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

BORRELLI, CRISCI, MARIOTTI e BELLINI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:*

nel 2002 l'insegnante Geltrude Benvenuto prestava servizio come insegnante elementare con contratto a tempo indeterminato presso l'Istituto Comprensivo « D'Annunzio » di Lanciano (Chieti), dove era stata eletta rappresentante sindacale nelle liste della CGIL Scuola;

in data 9 maggio 2002 il Dirigente dell'Istituto Comprensivo « D'Annunzio », professoressa Concetta Tenaglia, irrogava alla docente Geltrude Benvenuto la sanzione disciplinare dell'avvertimento scritto con prot. N. 15 ris.;

l'insegnante Geltrude Benvenuto in data 18 giugno 2002 presentava al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca — Ufficio scolastico regionale dell'Abruzzo — ricorso avverso la sanzione disciplinare deducendo l'illegittimità del provvedimento;

nelle more della definizione del procedimento, l'insegnante Geltrude Benvenuto si è trovata in grave difficoltà e si è dovuta rivolgere allo sportello regionale « mobbing » che ha certificato uno stato ansioso depressivo in rapporto a situa-

zione occupazionale avversativa, e poi, per la insostenibilità della situazione lavorativa, è stata costretta a presentare domanda di trasferimento in un'altra scuola della città;

la CGIL Scuola ha recentemente scoperto che il Consiglio per il Contenzioso del Consiglio Nazionale della Pubblica Istruzione aveva espresso parere favorevole al signor Ministro all'accoglimento del ricorso presentato dall'insegnante Gertrude Benvenuto nel corso dell'adunanza del 17 dicembre 2002, parere trasmesso all'onorevole Ministro con nota n. 21734 del 19 dicembre 2002;

in seguito alle sollecitazioni della CGIL Scuola, finalmente con decreto in data 2 marzo 2004, prot. n. 750 del 2004 il ricorso dell'insegnante Gertrude Benvenuto viene accolto, ed in data 5 aprile 2004 notificato alle parti, con ben due anni di ingiustificato ritardo e con conseguenze pesanti sullo stato di salute e sui diritti della docente —:

quali siano le ragioni di quella che appare agli interroganti una conclamata inefficienza del ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, e se il Ministro intenda accertare eventuali responsabilità. (4-10012)

RISPOSTA. — Il direttore generale dell'ufficio scolastico regionale per l'Abruzzo, interessato sulla questione rappresentata nell'atto ispettivo cui si risponde, ha fornito i particolareggiati elementi che di seguito si riportano.

Copia del ricorso in parola è stata inviata al centro servizi amministrativi di Chieti, dove, il 13 giugno 2002, si è svolto il tentativo di conciliazione richiesto dall'interessata, poi risoltosi negativamente; dal verbale della mancata conciliazione è risultato che il dirigente scolastico aveva presentato querela ai Carabinieri di Francavilla a Mare e che, quindi, la docente era indagata per lo stesso episodio per il quale, a suo tempo, le era stata irrogata la sanzione disciplinare impugnata.

Tenuto conto che, ai sensi dell'articolo 117 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 « il provvedimento disciplinare non può essere promosso fino al termine di quello penale e, se già iniziato, deve essere sospeso » ed inoltre, che tale elemento non era stato documentato, è stato chiesto un supplemento di istruttoria per accertare lo stato del procedimento penale al C.S.A. di Chieti. Quest'ultimo, da parte sua, ha precisato, riferendosi ad una parte della Procura della Repubblica di Lanciano, che il procedimento a carico della signora Benvenuto era ancora in fase di indagine e che nessuno dei provvedimenti previsti dall'articolo 60 codice di procedura penale era stato quindi adottato.

L'ufficio scolastico regionale ha quindi predisposto la relazione sul ricorso gerarchico inviata il 4 dicembre 2002 al consiglio per il contenzioso presso il consiglio nazionale pubblica istruzione per la richiesta di parere, come previsto dall'articolo 504 del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297: la suddetta relazione si concludeva con la considerazione che « pur considerando che la gravità dei fatti contestati comporterebbe senz'altro l'irrogazione di una sanzione disciplinare, si ritiene che il ricorso possa trovare spazi favorevoli al suo accoglimento, poiché sussiste la carenza procedurale denunciata dalla ricorrente ».

Il consiglio per il contenzioso, il 17 dicembre 2002, si pronunciava favorevolmente all'accoglimento del ricorso ed il 24 febbraio 2003 lo schema del relativo decreto di accoglimento veniva inviato dall'ufficio scolastico regionale a questo ministero per la firma del sottosegretario di Stato delegato.

Sono state però formulate osservazioni sull'aspetto formale del decreto medesimo che è stato quindi rinviato all'ufficio scolastico regionale dove, modificato, il 20 giugno 2003, veniva trasmesso a questo ministero ed in particolare alla direzione generale per gli ordinamenti scolastici e, da questa, alla direzione generale per l'organizzazione dei servizi nel territorio.

Infine, il decreto in parola, sottoscritto dal sottosegretario di Stato delegato, il 2

marzo 2003 è stato trasmesso all'ufficio scolastico regionale e da questo notificato all'interessata in data 5 aprile 2004.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

BULGARELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

come è noto, per decenni le ferrovie dello Stato hanno utilizzato per il trasporto passeggeri treni con vagoni coibentati con amianto, materiale cancerogeno;

in seguito all'introduzione della normativa sull'eliminazione di tale materiale, molti vagoni sono stati progressivamente posti fuori servizio ma secondo la denuncia di varie associazioni della società civile sarebbero tuttora in servizio, in particolare nelle tratte interregionali, vagoni a piano ribassato contenenti amianto —:

se corrisponda i vagoni a piano ribassato utilizzati da molti treni per le tratte interregionali contengano amianto in quantità tale da risultare nocivi per i passeggeri e, in caso affermativo, se non ritenga opportuno adottare le opportune iniziative presso Ferrovie dello Stato SpA affinché si proceda all'immediato smaltimento degli stessi. (4-10473)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in argomento, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito di aver ormai da tempo portato a termine il piano di bonifica del materiale rotabile coibentato con amianto avviato da molti anni.*

L'isolamento termoacustico contenente amianto presente in origine su tali rotabili era comunque segregato rispetto all'ambiente per cui anche facendo riferimento ai decenni scorsi, quando ancora non esistevano riferimenti legislativi che disciplinassero nello specifico la materia, detti veicoli ferroviari garantivano comunque condizioni di sicurezza per le persone e l'am-

biente relativamente a possibili rischi di aerodispersione di fibre di amianto.

Occorre evidenziare che non permangono oggi in esercizio rotabili con coibentazione che contenga amianto.

Ciò vale sia per i servizi di lunga percorrenza sia per quelli interregionali e regionali di qualsiasi materiale rotabile si tratti, compresi i veicoli a piano ribassato.

L'eventuale presenza di materiali che possono contenere amianto nei costituenti è limitata a elementi della componentistica di bordo ovvero a manufatti o componenti irrilevanti e isolati rispetto all'ambiente.

Inoltre, i rotabili ove sono presenti tali componenti sono soggetti a specifici piani di controlli manutentivi in applicazione delle prescrizioni del decreto ministeriale 26 ottobre 1995 « normative e metodologie tecniche per la valutazione del rischio il controllo la manutenzione e la bonifica dei materiali contenenti amianto presenti nei mezzi rotabili », ai fini della massima garanzia nei confronti dei lavoratori addetti alla manutenzione fino alla completa rimozione dei particolari.

Ferrovie dello Stato s.p.a. garantisce quindi che eventuali componenti contenenti amianto, marginalmente ancora presenti sul materiale rotabile, non costituiscono alcun rischio per le persone e l'ambiente e saranno rimossi nell'ambito dei normali cicli di manutenzione previsti per i rotabili.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

CALZOLAIO, MUSSI e LEONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa, gli interroganti sono venuti a conoscenza che, contrariamente a quanto avvenuto in tutta Italia, nel comune di Fermo (Ascoli Piceno) sono state annullate le celebrazioni per la Festa Nazionale della Repubblica Italiana, dopo che era stato predisposto il programma e affisso addirittura i manifesti;

con un comunicato l'amministrazione comunale nei giorni precedenti il 2 giugno aveva annunciato che «La celebrazione contemporanea di altre importanti iniziative nell'ambito provinciale ha indotto l'amministrazione comunale ad annullare l'intero programma già organizzato, ad eccezione della visita gratuita a tutti i musei civici. L'amministrazione si scusa con l'Arcidiocesi, gli enti e le associazioni per l'imprevisto contrattempo. La Festa della Repubblica sarà onorata il 20 giugno, in occasione del 59° Anniversario della Liberazione di Fermo»;

naturalmente tale annuncio ha provocato delusione e proteste nella cittadinanza, dure prese di posizione da parte di forze politiche ed associazioni combattentistiche;

i capigruppo consiliari dei Ds, Margherita, di Rifondazione Comunista, di Città Future, di Città Territorio-Repubblicani Europei hanno espresso «il più profondo disappunto per quanto accaduto e stigmatizzano l'atteggiamento del sindaco Di Ruscio e di tutta l'Amministrazione comunale che hanno di fatto cancellato dal calendario della città di Fermo la Festa della Repubblica»;

in un comunicato successivo la Giunta comunale di Fermo ha ribadito «il rinvio è stato determinato da una sovrapposizione di cerimonie similari non preventivamente coordinate. Questo ha causato una vera e propria impossibilità a consentire lo svolgimento del programma in sede locale anche perché nel frattempo si è aderito alla cerimonia celebrativa della Festa della Repubblica presso la città di S. Elpidio a Mare...»;

gli interroganti ritengono che sia il primo ed unico caso nel nostro Paese in cui un'istituzione non abbia organizzato celebrazioni per la Festa della Repubblica. Giornata che peraltro è stata vissuta con grande partecipazione dei cittadini in tutta Italia;

gli interroganti ritengono che la decisione del comune di Fermo sia stata una

scelta grave e irrispettosa della storia dell'Italia compiuta con risibili giustificazioni —:

se sia a conoscenza della decisione del sindaco di Fermo di annullare le celebrazioni della festività del 2 giugno;

se anche in altre province sia stata annullata la celebrazione della «festa della Repubblica» con la motivazione dell'eventuale sovrapposizione di più iniziative analoghe;

se, nei giorni precedenti alla «mancata» celebrazione del 2 giugno il prefetto di Ascoli si sia attivato e come in relazione alla vicenda esposta in premessa. (4-06613)

RISPOSTA. — Com'è noto, la «Festa della Repubblica» del 2 giugno è stata reintrodotta con legge 20 novembre 2000, n. 336.

La decisione di ripristinare dopo 24 anni tale ricorrenza è stata accompagnata dall'invito del Capo dello Stato, rivolto, in particolare, alle istituzioni scolastiche e locali, a celebrare la festività con iniziative di particolare contenuto culturale ed educativo, per contribuire a rafforzare il significato e le tradizioni politiche ed istituzionali dell'Italia repubblicana.

Venendo ora allo specifico quesito posto nel documento parlamentare, da notizie acquisite tramite la prefettura di Ascoli Piceno, risulta che per il pomeriggio del 2 giugno 2004, in occasione della Festa della Repubblica, l'amministrazione comunale di Fermo aveva organizzato una manifestazione che, successivamente, ha ritenuto di dover annullare poiché coincidente con altre importanti analoghe manifestazioni in ambito provinciale e, in particolare, con il ricevimento ufficiale tenuto presso la prefettura.

L'amministrazione comunale ha precisato, inoltre, di non aver potuto anticipare la manifestazione al mattino dello stesso giorno in quanto altri comuni avevano già programmato analoghe cerimonie e di aver, pertanto, organizzato nella stessa mattinata la manifestazione nel comune di S. Elpidio a Mare di concerto con i comuni di Monte Urano e Porto S. Elpidio, informandone preventivamente la popolazione.

Lo stesso ente locale ha evidenziato che l'anniversario della Fondazione della Repubblica è stato, poi, celebrato anche a Fermo il successivo 20 giugno, in occasione del 59° anniversario della liberazione di Fermo, al fine di stimolare una comune riflessione sulle tematiche storiche e culturali sottese ad entrambe le celebrazioni.

L'amministrazione comunale ha, infine, rappresentato che, per il futuro, intende proseguire sulla via intrapresa e mantenere tale iniziativa, ritenendo che essa possa rappresentare un importante momento per il territorio fermano, peraltro assurto, com'è noto, al rango di circoscrizione provinciale ai sensi della legge 11 giugno 2004, n. 147.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

CENTO e BULGARELLI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:*

la legge finanziaria 2002 prevede un piano triennale di riduzione a livello nazionale di 34.000 posti di docente della scuola pubblica;

tale scelta comporterà inevitabilmente l'interruzione di esperienze didattiche innovative, comprese le attività di laboratorio, un peggioramento qualitativo della didattica e dell'offerta formativa della scuola, la drastica riduzione di supporti didattici di sostegno agli alunni portatori di handicap, agli studenti stranieri ed ai bambini svantaggiati;

in particolare nel Lazio, regione che si colloca al quarto posto nella graduatoria nazionale, dopo Lombardia, Campania e Sicilia, per numero di docenti non confermati, la circolare del ministero dell'istruzione, università e ricerca del 19 febbraio 2002 ha fissato le dotazioni di organico per il prossimo anno scolastico prevedendo un taglio di 837 insegnanti rispetto a quelli in servizio nell'anno in corso;

le riduzioni previste nel Lazio nella scuola materna, nonostante la domanda di posti sia ben superiore all'offerta attuale, causeranno aumenti delle liste d'attesa, una forte riduzione dell'orario a tempo pieno, l'azzeramento dei progetti per i bambini svantaggiati e per l'integrazione degli alunni stranieri, l'azzeramento della quota funzionale del personale per progetti alternativi;

il taglio di 241 docenti nella scuola elementare, oltre alle limitazioni di offerta scolastica previste per la scuola materna, impedirà di garantire nuove istituzioni a tempo pieno e provocherà la soppressione dell'insegnamento della lingua straniera nei primi due anni ed una riduzione nei successivi tre anni;

nella scuola media e superiore, dove sono previsti rispettivamente 185 e 411 insegnanti in meno, non saranno attivati molti indirizzi già presenti negli istituti tecnici e professionali e saranno azzerati numerosi altri progetti;

risulterà infine aumentato il numero di alunni per classe, che potrà salire fino a 28 unità con due portatori di handicap, circostanza questa che renderà ancor più oneroso il lavoro degli insegnanti confermati, a tutto svantaggio della qualità dell'insegnamento —:

in che modo il Governo ritenga di ottenere miglioramenti qualitativi nell'istruzione della popolazione se il piano triennale adottato prevede solo tagli di docenti e dei costi, al punto che l'offerta di insegnamento risulterà impoverita di numerose esperienze e molti servizi saranno ridimensionati, comprese le misure di sostegno agli studenti più deboli e svantaggiati, come i disabili e i portatori di handicap;

se il ministro, in occasione dell'emanazione imminente del decreto ministeriale annuale sull'organico del personale docente nella scuola pubblica, non ritenga necessario ridurre l'entità dei tagli di do-

centi per il prossimo anno scolastico, stimata dalla circolare dello scorso 19 febbraio in 837 unità nel Lazio e in 8.500 in tutta Italia. (4-03027)

RISPOSTA. — Si precisa, preliminarmente che le leggi finanziarie 28 dicembre 2001 n. 448 (finanziaria 2002) e 27 dicembre 2002 n. 289 (finanziaria 2003) hanno previsto alcuni interventi di razionalizzazione atti a compensare il sovradimensionamento degli organici determinatosi negli ultimi 20 anni a causa del decremento degli alunni cui non ha corrisposto una altrettanta diminuzione degli organici.

Le misure messe in opera dal Governo hanno compensato il decremento di alunni realizzando nel contempo un ampliamento del servizio; è stata quindi contenuta al minimo la razionalizzazione e contrazione dei posti destinando i relativi risparmi interamente alla valorizzazione dei docenti.

Infatti, per l'anno scolastico 2002/2003, a fronte della contrazione di posti prevista dalla legge finanziaria per complessive 8.936 unità la riduzione riconosciuta dal ministero delle finanze in ordine alle economie di spesa realizzate si attesta su 3.800 unità. Altre economie di spesa (equivalenti a circa 3.000 posti) sono state realizzate tramite interventi finalizzati ad un più razionale utilizzo dei docenti in posizione di soprannumero e dei docenti assegnati ad altri compiti.

Per l'anno scolastico 2003/2004 si può affermare che, a fronte di una previsione di riduzione dell'organico di diritto di circa 7.000 posti, vi è stato un incremento di 1.472 posti per far fronte all'aumento delle classi derivante dalle iscrizioni degli alunni anticipatari nella scuola primaria e di n. 1.651 posti per l'attivazione dello studio generalizzato della lingua comunitaria sempre nella scuola primaria.

Per l'anno scolastico 2004/2005, a fronte di una previsione di riduzione di circa 5.300 posti, si registra un aumento di 2.900 posti per far fronte sia alle esigenze derivanti dalle iscrizioni anticipate alla prima classe della scuola primaria che all'introduzione in forma generalizzata dell'insegnamento della lingua inglese. Circa 2.000

posti sono poi attivati per l'introduzione dell'insegnamento della seconda lingua comunitaria nelle prime classi della scuola secondaria di primo grado.

Quanto ai posti di sostegno, si sottolinea che la riduzione operata di circa 800 unità della quota aggiuntiva si è resa necessaria per adeguare il contingente di organico di diritto al rapporto 1/138 previsto dalla legge 449/97. Tale riduzione in realtà è solo nominale, atteso che, come è noto, non condiziona in alcun modo le quantità occorrenti per soddisfare le richieste di sostegno agli alunni disabili effettivamente frequentanti; richieste che non si legano più al citato rapporto 1/138 ma soggiacciono ad una serie di deroghe che abbassano il rapporto medio docente/alunni a 1,9.

In effetti a livello nazionale il numero dei posti di sostegno ha subito un incremento continuo e rilevante, passando da 74.000 unità nell'a.s. 2001/2002 a circa 77.000 unità nell'a.s. 2002/2003 e a oltre 79.000 unità nel corrente anno scolastico.

Va evidenziato, infine, che i dirigenti scolastici hanno anche la possibilità di attivare nuove classi in organico di fatto, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 333 del 2001, per far fronte ad eventuali incrementi di alunni non previsti in sede di determinazione dell'organico di diritto o di attivare posti di sostegno in deroga a fronte di comprovate necessità.

Quanto al tempo pieno, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 59 del 19 febbraio 2004, è stato confermato il numero dei posti assegnati a livello regionale nell'anno scolastico 2003-2004.

Si fa anche presente che sono n. 282.700 gli studenti immigrati che hanno frequentato le scuole italiane nell'anno scolastico 2003-2004, 50.000 in più rispetto al precedente anno scolastico.

È stata inoltre intensificata la lotta al disagio giovanile ed alla dispersione scolastica destinando ai relativi progetti 153 milioni di euro di cui 53 destinati, in base al contratto nazionale, alle aree a rischio. Le azioni poste in essere dal Governo in tale settore hanno fatto sì che in tre anni

sono stati recuperati al sistema scolastico e formativo 70.000 ragazze e ragazzi.

Per quanto riguarda infine i laboratori, sono oltre 39.000 i laboratori (disciplinare, informatico multimediale, linguistico tradizionale, linguistico, audio-attivo-comparativo e linguistico multimediale) funzionanti, distribuiti in 22.600 scuole.

La su indicata situazione riguarda tutte le Regioni del territorio ivi compresa la regione Lazio.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

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

il tratto ferroviario Melito Porto Salvo-Roccella Jonica-Catanzaro Lido-Sibari sul versante jonico, a seguito di un processo di irresponsabile degrado ed abbandono, versa in uno stato di tale inefficienza da costringere le popolazioni a non poter utilizzare il suddetto trasporto e conseguentemente a migrare forzatamente sul versante tirrenico;

non esiste nel territorio in questione alcuna superstrada, in assenza di autostrada;

le vie d'accesso per raggiungere questo lembo di terra sono il male emblematico che lo costringe a rimanere fuori dai circuiti commerciali e turistici a livello nazionale ed internazionale;

alle popolazioni interessate viene negato il diritto sacrosanto di godere di servizi efficienti durante tutto l'anno;

il materiale che ancora circola su quello che resta della ferrovia (bene irrinunciabile) è vecchissimo e sporchissimo, con mancanza totale di manutenzione;

la tratta Sibari-Melito di Porto Salvo (Km 321) costituisce la parte terminale del corridoio ferroviario adriatico-ionico, direttrice attraverso la quale si devono svol-

gere le principali relazioni nazionali ed internazionali di lunga distanza, dall'Europa all'estremo sud, lungo la costa;

la tratta ferroviaria in questione è stata esclusa dalla rete nazionale (SNIT) con decreto ministeriale del 21 marzo 2000 (unica tratta ferroviaria italiana a trovarsi in questa situazione), derubricandola a rete secondaria complementare non abilitata ad essere titolare di servizi diretti di lunga percorrenza interni al paese, di collegamenti diretti con i nodi di trasporto nazionale ed internazionale;

il Piano Regionale dei Trasporti, approvato dal Consiglio Regionale della Calabria il 3 marzo 1997, prevederebbe il potenziamento della linea Jonica (attraverso l'elettrificazione ed il raddoppio della tratta Sibari-Reggio Calabria e la realizzazione di un collegamento elettrificato su un nuovo tracciato tra Lamezia Terme e Catanzaro Lido e la trasformazione in metropolitana di superficie del collegamento esistente) e non, come è avvenuto, il quasi smantellamento, la riqualificazione delle principali stazioni e non la chiusura, l'offerta di servizi diretti e veloci con il Centro-Nord e non il taglio sistematico degli stessi, con conseguente allontanamento dell'utenza verso il versante Tirrenico, l'integrazione tra ferrovia, strade e mare e non una politica di sleale concorrenza;

l'aggiornamento e l'adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti, già approvato dalla Giunta Regionale ed attualmente in fase di valutazione in Consiglio Regionale, cancella da ogni piano di intervento e di sviluppo la tratta ferroviaria in questione, prevedendo esclusivamente interventi per le tratte Lamezia-Catanzaro Lido, Reggio Calabria-Melito, Sibari-Paola-Castiglione Cosentino;

queste scelte mortificano ed affossano definitivamente questi 321 Km di costa, che rimarranno escluse in maniera irreversibile da ogni processo di sviluppo e di crescita economica;

ad avviso dell'interrogante, si tratta di una scelta grave, che penalizza intere

popolazioni e vanifica in modo totale gli sforzi portati avanti da semplici cittadini, operatori commerciali e turistici, amministrazioni comunali, tesi a valorizzare e rendere giustizia ad un territorio ricco di grandi risorse storiche, naturali e paesagistiche —:

se il Governo è a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative intenda nell'ambito delle proprie competenze, intraprendere per una immediata inversione di tendenza nella questione dei trasporti in riferimento all'emarginazione del corridoio ferroviario ionico;

se non ritenga condizione fondamentale il reinserimento nella rete SNIT della tratta ferroviaria in questione. (4-09948)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in argomento, nella quale si lamenta l'assenza di collegamenti moderni ed efficienti nel bacino jonico della Calabria lo stato di degrado della linea ferroviaria jonica e l'utilizzo di materiale rotabile troppo vetusto Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito quanto segue.

La Direzione del trasporto regionale della Calabria sta attuando un programma di ammodernamento dei rotabili consistente nella ristrutturazione comprensiva di condizionamento di 132 carrozze UIC-X nell'acquisto di 5 locomotive E 464 nel rinnovo di 8 vetture semipilota.

Il piano che terminerà entro il 2004 è orientato a migliorare la qualità del servizio sia in termini di prestazioni sia di comfort e prevede un investimento completamente autofinanziato da Trenitalia s.p.a. di oltre 31 milioni di euro.

In particolare il rinnovamento del materiale introduce sostanziali miglioramenti: le vetture UIC-X sono trasformate in carrozze-salone con ambienti spaziosi; i pavimenti sono rivestiti in gomma navale resistente e facile da mantenere.

Ad oggi sono già in circolazione 5 locomotive E 464 3 carrozze semipilota 117 carrozze UIC-X rinnovate di cui 61 climatizzate.

Sotto il profilo infrastrutturale gli interventi di potenziamento delle infrastrut-

ture ferroviarie in Calabria sono stati programmati sulla base delle risorse previste nei contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005 con adeguamenti periodici in occasione dell'aggiornamento annuale del Piano di priorità degli investimenti (PPI) di rete ferroviaria italiana s.p.a. Le scelte contenute nei documenti sopra citati sono state ribadite e condivise con la Regione Calabria in occasione della sottoscrizione dell'accordo di programma quadro (APQ) avvenuta il 29 luglio 2002.

Gli interventi di potenziamento infrastrutturale sono localizzati sia sulla dorsale tirrenica sia su quella ionica. Su quest'ultima in particolare è in corso di realizzazione il raddoppio Reggio Calabria-Melito Porto Salvo che prevede la costruzione di un nuovo binario prevalentemente in affiancamento a quello esistente tra le stazioni di Reggio Calabria C.le e di Melito Porto Salvo e l'elettrificazione dell'intera tratta impianti per il distanziamento automatico dei treni e opere sostitutive dei passaggi a livello. Nel 2002 è stata ultimata una prima fase dei lavori di raddoppio tra Reggio Calabria C.le e Pellaro già attivato in trazione diesel dal dicembre 1999, e predisposta la sede a doppio binario tra la galleria Capo d'Armi e Melito P.S.

Il CIPE nella seduta del 29 luglio 2002 nella quale ha approvato il PPI relativo all'anno 2002 ha raccomandato di adottare più efficaci misure per ridurre i tempi di progettazione e realizzazione delle opere programmate. Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. in ottemperanza alla suddetta raccomandazione e in linea con l'obiettivo assunto nello stesso PPI di accelerare i tempi di progettazione e costruzione di alcuni interventi in corso di realizzazione nel Mezzogiorno, ha riprogrammato le fasi realizzative del raddoppio Reggio Calabria C.le – Melito Porto Salvo al fine di ottenere un significativo acceleramento nella realizzazione a fronte di un maggior costo di circa 19 milioni di euro. Il costo a vita intera dell'investimento ammonta a 167 milioni di euro comprensivo del costo per l'acceleramento.

Altro intervento di grande interesse per la regione Calabria, compreso tra quello

soggetti ad acceleramento della fase di realizzazione, è il « potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido » trasversale di collegamento tra la direttrice tirrenica e la jonica. Anche per l'intervento in questione sono state riprogrammate le fasi realizzative al fine di ottenere un significativo acceleramento nella realizzazione con un costo a vita intera dell'investimento pari a 199 milioni di euro interamente finanziati con un maggior costo dovuto all'acceleramento di circa 28 milioni di euro. Il progetto si articola in 2 sottoprogetti: il primo è relativo al riclassamento della sede e delle gallerie sulla tratta Lamezia Terme-Settingiano e agli interventi tecnologici per la realizzazione di un sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC) con posto centrale a Lamezia Terme. Il secondo prevede la realizzazione di una variante di tracciato a semplice binario tra la fermata di Settingiano e la stazione di Catanzaro Lido di nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni di Catanzaro Lido e Catanzaro Germaneto nonché dell'estensione del sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC). Gli interventi previsti per il riclassamento della sede e delle gallerie sulla tratta Lamezia Terme-Settingiano sono stati appaltati alla fine del 2002 e sono in avanzato stato di realizzazione il loro completamento è previsto a metà del 2005 e sarà seguito dall'avvio degli interventi tecnologici programmati sulla tratta. Per quanto riguarda il tratto in variante Settingiano-Catanzaro Lido la chiusura della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto è stata verbalizzata a febbraio 2004; l'affidamento dei lavori è previsto a novembre 2004 l'apertura dei cantieri a giugno 2005 e l'attivazione a ottobre 2007.

Nel citato accordo di programma quadro (APQ) per « sistema di infrastrutture di trasporto » sottoscritto il 29 luglio 2002 con la regione Calabria non è previsto alcun piano di elettrificazione e raddoppio della tratta Sibari-Melito della linea Metaponto-Reggio Calabria né di elettrificazione della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido neppure in fase di variante. Oltre ai 2 progetti fin qui descritti l'APQ prevede interventi per

la linea Taranto-Reggio Calabria (direttrice jonica) comprendente la velocizzazione del tratto Catanzaro Lido-Melito P.S. (1^a fase). Al riguardo si evidenzia che nel tratto in questione sono in corso le progettazioni per la realizzazione dei sottopassaggi e i lavori di posa in opera di nuovi scambi nelle stazioni per velocità in deviata di 60 km/h. I lavori in corso che termineranno nel corrente anno sono finalizzati alla velocizzazione della linea ed al potenziamento dei servizi regionali e hanno un costo di 7,2 milioni di euro. Nella tratta Sibari-Melito sono in corso di realizzazione interventi di potenziamento e manutenzione straordinaria per un importo globale di circa 12 milioni di euro programmati per il triennio 2002-2004.

L'arco nord della jonica e la linea San Lucido-Sibari l'altra trasversale calabra di collegamento tra Tirreno e Ionio sono interessati dal progetto di investimento denominato « potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro-Metaponto-Taranto ». L'intervento si colloca nell'ambito di quelli previsti per la realizzazione di itinerari alternativi finalizzati allo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze e si coniuga con il raddoppio della linea Bari-Taranto e con l'adeguamento della sagoma delle gallerie in corso lungo la direttrice adriatica. Il progetto prevede l'adeguamento della sagoma e del peso assiale tra Rosario e Taranto e la velocizzazione delle tratte Sibari-Cosenza e Sibari-Metaponto. Sull'itinerario in questione nell'aprile 2001 è stata elettrificata la linea Paola-Cosenza-Sibari con l'attivazione contestuale in località San Marco Roggiano di una variante di circa 7 km prevalentemente in galleria.

Nel novembre 2001 è stato attivato l'ampliamento della sagoma (P/C 45) che consente la circolazione dei containers di grande volume denominati high-cubes su tutto l'itinerario Rosario-San Lucido-Sibari-Metaponto-Taranto.

Infine in seguito alla delibera CIPE n. 85 del 29 settembre 2003 Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha ampliato il Piano di priorità degli investimenti prevedendo la predisposizione di studi di fattibilità per 7 nuovi interventi nel Mezzogiorno tra i quali

il potenziamento infrastrutturale Taranto-Sibari-San Lucido che si inserisce nel potenziamento dell'itinerario merci sopra descritto. Nella tratta tra Metaponto e San Lucido sono invece previste rettifiche delle curve e 7 varianti di cui una nella zona di Roseto C.S. (tratta Metaponto-Sibari) e 6 nella tratta Sibari-Cosenza con velocizzazione di itinerari e adeguamento a modulo delle stazioni di Torano San Marco Roggiano Tarsia e Cassano. È atteso un aumento della capacità della linea e l'incremento delle velocità commerciali. Il tempo previsto per portare a termine la progettazione definitiva è di 16 mesi. Il tempo stimato per la realizzazione degli interventi è di 8 anni oltre ai tempi necessari per l'affidamento e l'esecuzione delle progettazioni e relative approvazioni. Il costo stimato degli interventi è pari a 773 milioni di euro nello scenario minimo e a 792 milioni di euro nello scenario nella velocizzazione del tratto Sibari-Cosenza (140 km/h). Lo studio di fattibilità è stato concluso e inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel mese di gennaio 2004. Il CIPE che secondo l'iter approvativo previsto dalla legge n. 443 del 2001 ha in esame lo studio ha chiesto di integrare la documentazione con l'analisi economica costi-benefici.

Per quanto di competenza del ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine agli aspetti di programmazione si conferma che la tratta Sibari-Melito Porto Salvo non è inclusa nei programmi infrastrutturali a livello nazionale. Infatti tale opera non è stata inserita nella rete infrastrutturale di interesse nazionale SNIT (sistema nazionale integrato dei trasporti) definita nel piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001.

Inoltre tale tratta non è stata considerata neanche nel programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge n. 443 del 2001 — legge obiettivo — che modifica il citato PGTL.

Con riferimento alla considerazione che la tratta in questione costituisce la parte terminale del corridoio ferroviario adriati-

co-jonico si può rilevare che tale funzione è assicurata dalla direttrice Brindisi-Taranto-Sibari-Paola-Reggio Calabria su cui sono previsti rilevanti investimenti.

Confermata pertanto l'appartenenza dell'opera alla rete secondaria risulta di competenza della regione Calabria definire un eventuale piano di utilizzo della citata infrastruttura secondo le esigenze di mobilità di persone e merci e di accessibilità del territorio servito dalla tratta in questione.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

in Sardegna per i voli aerei da e per Roma e Milano vige un regime di continuità territoriale in base al quale le rotte sono assegnate ai diversi vettori, i quali operano in regime di monopolio;

la compagnia *Air One*, assegnataria della rotta Cagliari-Milano, ha instaurato un contenzioso con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) in quanto ha contestato, relativamente all'anno 2002: a) l'erronea ripartizione in sede di bando dei flussi di traffico tra soggetti titolati a fruire dei benefici della continuità (residenti ed emigrati) e soggetti non residenti, con percentuali (rispettivamente 45 e 65 per cento) esattamente invertite rispetto alla reale situazione di fatto; b) l'insufficienza del numero dei voli richiesti dal bando, che avrebbe costretto la compagnia a effettuare nel solo 2002 ben 570 voli in più rispetto a quelli previsti; c) la necessità di dover ricorrere al libero mercato per noleggiare aeromobili per far fronte alle ulteriori necessità non contemplate dal bando, quantificabili in decine di migliaia di passeggeri;

le parti hanno fatto ricorso ad un collegio arbitrale, che ha quasi totalmente riconosciuto la fondatezza delle ragioni della compagnia aerea, prevedendo un risarcimento di circa 20 milioni di euro;

a giudizio dell'interrogante l'entità di detto risarcimento appare estremamente rilevante, soprattutto se si considera che il costo complessivo dell'intera continuità territoriale per l'anno 2002 ammontava a 45 miliardi di lire (poco più di 23 milioni di euro, cinque dei quali spettanti ad Air One);

è fondato il timore che ciò possa andare a detrimento della continuità territoriale aerea per la Sardegna per gli anni a venire, considerato che l'attuale regime, già in proroga nel corrente anno, andrà a scadere il 31 dicembre 2004 —:

quali siano le motivazioni con cui il collegio arbitrale attribuisce alla compagnia Air One un risarcimento di tale entità;

da quali capitoli del bilancio dello Stato si prevede di attingere per far fronte all'onere derivante dal lodo arbitrale;

quale sia lo stanziamento che il Governo prevede di destinare alla continuità territoriale aerea della Sardegna per gli anni 2005 e seguenti. (4-10543)

RISPOSTA. — In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo in esame, sono stati richiesti elementi informativi all'Enac — Ente nazionale per l'aviazione civile — il quale fa presente di aver avviato, relativamente alle conseguenze dei lodi arbitrari con cui l'ente medesimo è stato condannato a corrispondere un risarcimento alla società Air One, specifiche trattative con la stessa compagnia per verificare la possibilità di addivenire ad un accordo transattivo.

Contestualmente, l'Enac, non concordando con le decisioni arbitrali ed ai fini di tutela dell'ente, ha dato incarico all'Avvocatura generale dello Stato di impugnare i lodi in parola.

Al momento, quindi, le decisioni arbitrali non sono da ritenersi definitive.

Per quanto concerne la questione del rinnovo della convenzione per la continuità territoriale con la Sardegna per gli anni 2005 e seguenti, l'Ente riferisce che è in corso la verifica dei costi, essenziale per

poter procedere alla istruttoria che, come noto, è articolata e complessa.

L'Enac, per la parte di competenza, ha posto allo studio la questione d'intesa con le Autorità regionali, cui l'articolo 36 della legge 144 del 1999 attribuisce una funzione di rilievo sia nella fase decisionale dell'imposizione degli oneri sia nella successiva fase attuativa.

Allo stato, le opzioni allo studio possono sintetizzarsi come segue:

ritornare a condizioni di libero mercato, tenendo in considerazione lo sviluppo intervenuto nel mercato del trasporto aereo dal tempo di approvazione della legge 144 del 1999, con la presenza di nuovi vettori e un conseguente generale abbattimento delle tariffe;

riproporre gli oneri di pubblico servizio, adottando una serie di correttivi di tipo tecnico per risolvere talune rigidità del sistema che hanno limitato l'efficacia degli oneri;

adottare il cosiddetto « modello Corsica » che si configura come un contributo finanziario concesso a determinate categorie di passeggeri (essenzialmente i residenti), erogato attraverso i vettori aerei mediante abbattimento del costo del biglietto. Questa soluzione prevede l'imposizione di oneri di pubblico servizio (in termini di frequenze, orari, tipo di aeromobile, tariffe), con conseguente stipulazione di convenzioni con tutti i vettori disposti ad attuare i servizi « onerati ». La contribuzione finanziaria viene parametrata sul numero dei passeggeri che hanno beneficiato della tariffa sociale.

Allo stato, si è in attesa di conoscere la posizione della Regione e gli ulteriori elementi che la stessa dovrà fornire ai fini di una completa cognizione delle problematiche da risolvere per garantire la continuità territoriale.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

il trasporto ferroviario interregionale tra il Lazio, l'Umbria e la Toscana, utilizzato in massima parte da clientela pendolare per spostarsi dal proprio domicilio al posto di lavoro, si è trasformato negli ultimi mesi in una drammatica odissea quotidiana in cui cittadini e lavoratori sono costretti a subire disservizi e disagi di ogni genere che rendono il servizio stesso ormai inqualificabile;

le condizioni di sicurezza e igienico-sanitarie in cui versano i convogli denotano una carenza strutturale di interventi manutentivi da parte dell'azienda Trenitalia o dei soggetti da essa delegati: porte di accesso ai convogli fuori servizio almeno per un terzo del totale, pulizia interna delle carrozze scarsa e in qualche caso completamente inesistente, servizi igienici in massima parte fuori servizio;

oltre a quanto sopra, i lavoratori e i cittadini che utilizzano i collegamenti ferroviari tra Lazio e Toscana devono sopportare anche il disagio derivante dai consistenti ritardi nelle percorrenze dei convogli, ritardi che nelle ore pomeridiane, quando i treni sono utilizzati per il rientro a domicilio, arrivano a superare i sessanta minuti su percorrenze medie di due ore;

la causa principale dei disservizi elencati è da ricercare nei continui tagli di investimenti e di personale operati dall'azienda Trenitalia: il numero ridotto di convogli efficienti disponibili comporta di dover far circolare sempre le stesse carrozze eliminando di fatto i tempi di sosta necessari per garantire la manutenzione e la pulizia e, unitamente alla carenza di personale di scorta, è praticamente impossibile prevedere la sostituzione dei treni circolanti in ritardo con altri convogli;

per i pendolari, al disagio quotidiano si aggiunge la beffa di doversi sentir rispondere, in qualsiasi momento si rivol-

gano ad un ufficio informazioni, che i motivi dell'inefficienza possono dipendere da molteplici fattori intrinseci che non sono noti ad un normale ufficio informazioni alla clientela;

il mancato rispetto dei parametri di efficienza del servizio costituisce di fatto una palese violazione del tacito contratto sottoscritto tra azienda Trenitalia, lavoratori e cittadini nel momento in cui dagli stessi viene acquistato un titolo di viaggio che dispone il diritto al trasporto della persona in cambio di un corrispettivo —:

se ritenga opportuno intervenire presso l'azienda Trenitalia affinché siano rese note le motivazioni comportanti i continui e quotidiani disservizi resi noti, interessanti i collegamenti tra il Lazio, l'Umbria e la Toscana;

se non ritenga urgente e doveroso richiamare l'azienda Trenitalia ad un più puntuale rispetto degli *standard* di efficienza del servizio, per il quale lavoratori e cittadini pagano i dovuti corrispettivi, anche prevedendo l'istituzione di forme di risarcimento del danno morale e materiale in favore dell'utenza, in conseguenza dei disservizi quotidiani subiti. (4-07910)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativamente alle criticità afferenti al trasporto di interesse regionale trasferito alle Regioni ex decreto legislativo n. 422 del 1997, in primo luogo si evidenzia che l'impossibilità di applicare le flessibilità pur previste dal nuovo contratto di lavoro, in assenza di accordi territoriali, aveva determinato una carenza di macchinisti e di capitreno rispetto alle esigenze di turno con conseguente riduzione dei servizi prodotti rispetto a quelli programmati. Poiché il fenomeno ha riguardato ancorché con intensità diversa la generalità delle Regioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a monitorare tali criticità peraltro superate a partire dalla fine dello scorso anno anche grazie alla stipulazione*

e conseguente attuazione di un accordo integrativo nazionale sulle flessibilità del personale.

Sulla questione riguardante il sistema dei collegamenti ferroviari per utenza pendolare tra Lazio Umbria e Toscana costituito da servizi di media e lunga percorrenza e di interesse regionale, si fa presente che i primi, ad eccezione degli espressi notturni regolati con Contratto di servizio, rientrano tra i servizi di trasporto effettuati da Trenitalia s.p.a. in regime di autonomia commerciale senza alcun contributo pubblico e quindi senza controllo diretto da parte dello Stato salvo che per le variazioni tariffarie; mentre i secondi sono oggetto di diretta regolazione da parte dell'Autorità regionale.

Quanto sopra si inquadra in un contesto di norme comunitarie, recepite nell'ordinamento nazionale, che condizionano la gestione di tali servizi alla titolarità della licenza in luogo del pre-vigente rapporto di concessione e che escludono la possibilità di interventi contribuiti o aiuti di Stato a trasporti non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico.

In merito ai disservizi lamentati, ove riferibili ai trasporti in autonomia commerciale a media e lunga percorrenza, si evidenzia che nella situazione di sostanziale blocco delle tariffe perdurante dall'inizio del 2002 nonché nelle more dell'intero riassetto della materia in sede Cipe, è di fatto sospeso il meccanismo di premialità/penalizzazione che subordinava l'autorizzazione agli aumenti tariffari al raggiungimento di specifici standard di qualità.

Pertanto, ad oggi, gli impegni dell'impresa ferroviaria in termini di qualità trovano la principale codifica nella Carta dei servizi che peraltro prevede alcune forme di ristoro spettanti per specifiche tipologie di disservizi. In proposito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sistematicamente esercitato un controllo e formulato le proprie valutazioni di merito richiedendo all'impresa ferroviaria modifiche o integrazioni. Sono stati altresì acquisiti dati atti a verificare l'andamento effettivo della qualità nei servizi in questione ovvero a verificare il livello di conseguimento degli obiettivi

posti dalla Società nella Carta dei servizi. Si sottolinea altresì la difficoltà di inquadrare esattamente gli impegni di qualità assunti così dall'impresa ferroviaria, atteso che ad essi non sempre è legata una previsione discendente dalla concessione o dalla convenzione con lo Stato o comunque con le Regioni, né sono sempre associabili effetti « sanzionatori » nel caso di inottemperanza da parte della Società.

Pur nei limiti dello scenario delineato attesa la natura sistemica dei servizi di trasporto ferroviario ed allo scopo di consentire una risposta più efficace alla domanda collettiva di mobilità il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile ad intervenire insieme alle Regioni nelle decisioni che hanno ricadute sui servizi sia a media e lunga percorrenza sia regionali.

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che il fenomeno della soppressione dei treni programmati ha avuto una particolare rilevanza nei mesi successivi all'entrata in vigore delle nuove norme del Contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie avvenuta il 1 settembre 2003. Esse infatti hanno introdotto rilevanti variazioni nell'organizzazione del lavoro soprattutto in materia di prestazioni straordinarie.

Nel mese di settembre 2003 in particolare si è verificata una punta del 6 per cento di treni soppressi ridotta al 2,2 per cento nei successivi mesi di ottobre e novembre e all'1,6 per cento in dicembre.

La Divisione trasporto regionale di Trenitalia s.p.a. ha l'impegno di rispondere a specifiche esigenze della mobilità presenti nelle singole realtà territoriali progettando servizi adeguati utilizzando al meglio le risorse umane impianti e convogli offrendo servizi e treni più confortevoli.

Per questo è stato avviato da tempo un ampio e complesso piano di miglioramento della qualità del servizio con interventi mirati alla pulizia ed al decoro dei mezzi, alla riorganizzazione della rete di vendita, al miglioramento della informazione alla clientela e alla integrazione con le altre modalità di trasporto.

In particolare per il quadriennio 2002-2005 è previsto un consistente programma di investimenti destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile alla riqualificazione di quello esistente con interventi di revamping (ristrutturazione radicale) e restyling (modifiche di carattere più leggero) e per la sicurezza.

Inoltre per incrementare la qualità del materiale rotabile è stato avviato da più di 3 anni un importante piano di ristrutturazione e di climatizzazione delle carrozze.

Il Piano di impresa del Trasporto regionale per gli anni 2004-2007 prevede anche il rinnovo del materiale rotabile tramite l'acquisto di 300 carrozze doppio piano e 310 locomotive E 646, nonché 200 esemplari di Minuetto il nuovo treno per le linee a bassa frequentazione.

La Divisione trasporto regionale non ha soppresso punti vendita presenziati dal proprio personale ed ha anche avviato un importante processo di automazione installando sin da oggi 850 biglietterie self service.

I biglietti per i treni regionali sono acquistabili anche in 3300 punti vendita esterni quali bar tabaccherie edicole.

Per migliorare l'informazione inoltre oltre alla progressiva installazione nelle stazioni impresenziate di monitor in grado di fornire notizie sulla marcia dei convogli si sta procedendo all'attivazione di un nuovo sistema (OboE) con il quale saranno attrezzate le vetture che permetterà di dare informazioni in modo automatico attraverso messaggi emessi da terra tramite opportuna procedura e direttamente da un operatore remoto in viva voce.

Contemporaneamente si sta proseguendo il programma finalizzato a dotare tutte le carrozze di impianti di diffusione sonora.

A questo riguardo sono stati attrezzati i primi 500 treni.

Nel periodo 1998-2003 l'efficientamento produttivo attuato dalla Direzione trasporto regionale congiuntamente all'aumento delle tariffe regionali consentito dalla Regioni hanno efficacemente contrastato il blocco del trasferimento di risorse a Trenitalia s.p.a. tanto che la produzione offerta è addirittura aumentata.

È opportuno sottolineare infine come sia costante il rapporto con le associazioni dei consumatori e con le Regioni che hanno già dimostrato il proprio interesse ad essere parte attiva nella pianificazione dei servizi per integrare ancora meglio le reti locali di trasporto pubblico su ferro e su gomma semplificando le condizioni e le modalità del viaggio e migliorando i collegamenti.

La continua attenzione verso il grado di soddisfazione della clientela trova espressione nella Carta dei servizi articolata in un sistema di 21 Carte regionali/provinciali che definiscono un preciso ed articolato piano di interventi una costante misurazione della qualità erogata ed una periodica verifica di quella percepita in costante dialogo con le associazioni dei consumatori nei tavoli di confronto regionali.

L'impegno che deriva dall'introduzione di questo strumento di valutazione della qualità prevede l'attivazione di un sistema di misurazione statistica affidato con gara a qualificati istituti di ricerca che almeno una volta l'anno giudicano il livello di soddisfazione dei clienti.

In particolare per quanto riguarda il miglioramento degli standard qualitativi della pulizia i nuovi contratti stipulati con le ditte fornitrici del servizio prevedono una serie di interventi dalle caratteristiche diverse la cui frequenza è stabilita in base all'utilizzazione del materiale rotabile ed all'affluenza dei viaggiatori.

È stato introdotto inoltre un sistema di controllo informatizzato delle prestazioni rese.

Per quanto riguarda la puntualità ad avviso di Ferrovie dello Stato s.p.a gli indici sistematicamente monitorati nella Carta del Servizio nazionale oltre che in quelle regionali hanno presentato costanti miglioramenti negli ultimi 3 anni registrando nel 2003 una percentuale di treni puntuali entro i 5 minuti pari al 91 per cento.

Per superare gli inevitabili vincoli di circolazione dovuti all'attuale saturazione dei nodi ferroviari delle grandi città e ad una conseguente programmazione degli orari che non consente una sufficiente elasticità di esercizio si attende il progressivo completamento delle nuove linee ad

alta velocità con le prime attivazioni previste per il prossimo anno.

In tal modo la Divisione trasporto regionale potrà sfruttare la progressiva liberazione di tracce che si verificherà sulla rete storica per cogliere le opportunità di crescita nei mercati a forte concentrazione di domanda potenziale coincidenti in buona parte con le aree metropolitane.

Infatti nel periodo 2003-2007 si prevede di incrementare il volume di produzione da 173,6 a 180,6 milioni di treni/chilometro (con un aumento medio dell'1 per cento all'anno) e le unità di traffico complessive da 20 a 21,9 miliardi (con un aumento medio del 2,2 per cento all'anno).

Si sottolinea che questi volumi di produzione includono l'effetto delle gare regionali che si prevede faranno perdere a Trenitalia s.p.a. circa 1,5 milioni di treni/chilometro nel biennio 2006-2007.

La crescente situazione dell'infrastruttura ha determinato in sede di programmazione un aumento dei casi di incompatibilità dei traffici a breve e lunga percorrenza ma il fenomeno riguarda un numero di episodi finora limitati regolati con ragionevolezza e grande attenzione alla clientela di entrambi i servizi e giustifica ancor più le scelte di potenziamento infrastrutturale di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.

Un'altra conseguenza della saturazione delle linee e dell'impossibilità di programmare ulteriori collegamenti è la crescita del sovraffollamento sia pure in misura modesta.

Negli ultimi mesi dello scorso anno il fenomeno è stato in parte aggravato dalla carenza temporanea di carrozze per problemi di manutenzione in gran parte dovuti a rallentamenti nella fornitura di ricambi.

Per migliorare comunque la regolarità dell'esercizio sono state attivate sale operative in tutte le Regioni e nuovi sistemi informatici per la gestione della turnificazione del materiale rotabile e degli equipaggi e per la gestione della manutenzione corrente e dei guasti. Da tali innovazioni si attendono importanti vantaggi.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

COSTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

le associazioni di categoria che riuniscono i centri per l'auto revisione hanno manifestato forti perplessità circa le nuove modalità operative (le cosiddette MCTC-MET) cui sono obbligati;

così come sono attualmente strutturate, tali modalità operative generano, durante le prove, l'emissione di ingenti quantità di vapori incombusti di olii pesanti, notoriamente cancerogeni;

in particolare, l'obiettivo di suddette associazioni di categoria non è quello di stravolgere od eludere le prove richieste (in particolare quella fonometrica — concernente il rumore delle auto — e quella luxometrica — concernente l'impianto d'illuminazione), quanto, piuttosto, quello di salvaguardare il più possibile la sicurezza, dal punto di vista ambientale, sul posto di lavoro —:

quali azioni intenda intraprendere il Ministero per avere la certezza che il livello di inquinamento che si può generare con l'utilizzo delle nuove norme non metta in pericolo la salute degli operatori. (4-10502)

RISPOSTA. — *Si evidenzia che l'informaticizzazione delle linee di revisione operata con il protocollo MCTC-NET non modifica le prove previste per la revisione dei veicoli le quali continuano ad essere effettuate con le medesime modalità ma interessa unicamente la comunicazione tra le attrezzature.*

In sostanza, il protocollo MCTC-NET permette alle varie attrezzature di prova anche di costruttori diversi, di dialogare informaticamente tra loro mediante un protocollo di comunicazione condiviso.

Con la procedura in questione si è inteso perseguire l'obiettivo di garantire l'intercambiabilità delle attrezzature di prova all'interno della linea di revisione e la sorveglianza informatica.

Pertanto non sono da imputare all'informatizzazione delle linee di revisione le problematiche relative alla gestione in sicurezza delle prove che riguardano in particolare la sicurezza delle attrezzature e la sicurezza relativa all'ambiente di lavoro.

L'aspetto sicurezza relativo all'attrezzatura così come realizzata è regolamentato da una specifica direttiva (c.d. direttiva macchine recepita con decreto del Presidente della Repubblica del 24 luglio 1996, n. 459) il cui rispetto compete al costruttore dell'attrezzatura stessa che provvede alla apposizione del marchio CE.

L'aspetto sicurezza relativo all'ambiente di lavoro dove viene utilizzata l'attrezzatura è regolamentato dal decreto legislativo 626 del 1994 ed è a carico del datore di lavoro.

Nell'utilizzare l'attrezzatura rispondente alla direttiva macchine le officine devono adottare le misure di prevenzione e protezione prescritte dal citato decreto legislativo e successive modificazioni. In particolare, è compito del responsabile della sicurezza dell'officina e del datore di lavoro prevedere gli accorgimenti specifici per garantire la sicurezza nella utilizzazione delle attrezzature predisponendo e aggiornando il piano di prevenzione relativo all'ambiente di lavoro ove operano dette attrezzature e adottando misure e dispositivi di protezione idonei allo scopo.

Appare altresì evidente che durante le prove citate quella fonometrica per il rilievo del livello sonoro del veicolo o quella fotometrica sul controllo dei dispositivi di illuminazione come per le altre il veicolo stazioni a motore acceso o in accelerazione da fermo nell'ambito dell'officina producendo emissioni gassose e rumorose. Ne consegue che le officine si devono dotare delle attrezzature e dispositivi idonei all'eliminazione delle suddette emissioni al fine di rendere il luogo di lavoro salubre e sicuro salvaguardando la salute degli operatori.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

i cittadini e i villeggianti della località marina di S. Isidoro nel comune di Nardò (Lecce) hanno dato vita, il 14 luglio scorso, a una protesta presidiando con un *sit in* i tre ingressi della marina, contro la grave emergenza idrica della zona;

nel corso della manifestazione, il comitato spontaneo dei villeggianti ha raccolto le firme in calce a una petizione rivolta agli enti competenti per sensibilizzarli in merito, sia alla grave carenza idrica della zona, sia nei confronti dei gestori privati degli arenili che hanno sottratto quasi interamente la spiaggia alla fruizione libera;

ci sono fondati dubbi in merito alla concessione edilizia rilasciata al Blu Village Salento, in quanto l'area occupata non sarebbe urbanisticamente definita perché priva di urbanizzazione primaria, di adeguata rete idrica e fognante, di rete viaria, illuminazione e servizi;

le gravi manchevolezze sopra citate, oltre a evidenziare il livello di depauperamento e di degrado prodotto su quel territorio, — impediscono alla cittadinanza di usufruire di un bene pubblico come è una spiaggia libera e al contempo — vedasi la mancata erogazione idrica e i conseguenti disagi — mettono a serio rischio il livello di salute pubblica in una zona turistica che nel periodo estivo vede raddoppiata la sua popolazione —:

quali iniziative intenda adottare per far fronte al problema dell'emergenza idrica, che affligge il Sud Italia ed, in particolare, le aree del Salento. (4-10553)

RISPOSTA. — *Si fa preliminarmente presente che la competenza del ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel settore delle risorse idriche è andata progressivamente assottigliandosi nel tempo, da ultimo in virtù della recente riforma della pubblica amministrazione ed attuata principalmente attraverso la riforma del titolo V della Costituzione e dei decreti legislativi 112 del 1998 e 300 del 1999.*

Lo strumento con il quale si può dimostrare l'intervento più incisivo del ministero delle infrastrutture e dei trasporti resta quello della cosiddetta legge obiettivo (legge n. 443 del 21 dicembre 2001 e delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001) contemplante un piano di realizzazione di grandi opere infrastrutturali, e in particolare nel settore idrico 64 grandi opere localizzate nelle sette regioni dell'obiettivo 1 e nell'Abruzzo – area rispondente all'intero Mezzogiorno compresa la Sardegna – per un importo di 4641,398 milioni di euro.

Relativamente a quanto evidenziato dall'interrogante, si rappresenta che la provincia di Lecce e l'area di Nardò, presso il litorale ionico della penisola salentina in Puglia, sono attualmente alimentate oltre che dal Sifone Leccese e dall'acquedotto del Pertusillo-Sinni – sistemi peraltro che alimentano parallelamente le altre aree della Puglia – anche dalle acque sotterranee di falda a rischio di salinazione. Infatti, a causa della carenza di alimentazione idropotabile delle altre aree della Puglia ed il conseguente storno di risorsa originariamente diretta verso il Salento, l'acquedotto Pugliese è stato costretto negli anni passati ad effettuare un ingente prelievo da pozzi.

In risposta a tale criticità varie opere sono previste nella legge obiettivo. Così, parte della risorsa attualmente inviata all'area barese potrà essere rilasciata nel sistema Sinni-Pertusillo verso il Salento grazie all'attivazione del potabilizzatore di Conza, attualmente in fase di finanziamento da parte del CIPE.

Analogamente la canalizzazione dei deflussi del Cogliandrino verso l'invaso di Monte Cotugno nel bacino del Sinni (costo presunto delle opere in quota alla regione Basilicata 213,00 milioni di euro) rilascerà la restante risorsa necessaria a evitare l'emungimento da pozzi.

Altre opere che una volta finanziate avranno influenza sull'area salentina, sono:

acquedotto potabile del Sinni – costo presunto 102,00 milioni di euro;

potenziamento della capacità di trasporto dell'acquedotto del Sinni – costo presunto 52,00 milioni di euro;

ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni – costo presunto 22,00 milioni di euro; questa opera è in quota alla regione Basilicata.

Al di là dell'effettiva disponibilità di investimenti che non può prescindere dall'attuale congiuntura economica, l'effettivo finanziamento e la realizzazione, come per tutti gli altri interventi della legge obiettivo, vanno posti necessariamente in relazione alla tempestività con la quale i cosiddetti soggetti aggiudicatori – individuati ufficialmente per ogni opera da ciascuna regione competente – presentano a questo ministero ed ai soggetti istituzionalmente competenti i progetti in forma preliminare o definitiva secondo l'iter istruttorio previsto dal decreto legislativo 190 del 2002.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Guido Walter Cesare Viceconte.

DI GIOIA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere – premesso che:

il primo agosto 2003 il Parlamento ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto legge di riforma del codice della strada (legge n. 214 del 12 agosto 2003);

le nuove disposizioni previste dalla riforma prevedono, tra l'altro, l'obbligo – per i veicoli lunghi e pesanti immatricolati in Italia – di dotarsi di bande rifrangenti al fine di rendere visibile la sagoma a partire dal 1° luglio 2004;

il testo del decreto ministeriale è stato inviato, alla Commissione Europea al fine di verificarne la compatibilità con il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi;

la Commissione europea, trascorso il periodo di osservazione, ha dato via libera alla disposizione;

le modalità di applicazione e le caratteristiche tecniche di tali bande nonché

la relativa entrata in vigore risultano da tempo già concordate con le parti;

con l'approssimarsi dell'inverno e l'aggravarsi delle condizioni meteorologiche le probabilità di incidenti che vedano coinvolti mezzi lunghi e pesanti dovuti a scarsa visibilità e nebbia aumenteranno sensibilmente —:

per quali ragioni il Governo non intenda procedere il più speditamente possibile all'emanazione del decreto ministeriale, anche per consentire alle categorie interessate di poter provvedere il prima possibile al rispetto della disposizione;

se intenda promuovere tale misura anche a livello europeo così come pubblicamente dichiarato dal Ministro Lunardi in occasione della conferenza stampa di presentazione del decreto legge di riforma del codice della strada. (4-08224)

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

il primo agosto 2003 il Parlamento ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto legge di riforma del codice della strada (legge n. 214 del 12 agosto 2003);

le nuove disposizioni previste dalla riforma prevedono l'obbligo — per i veicoli lunghi e pesanti immatricolati in Italia — di dotarsi di bande rifrangenti al fine di rendere visibile la sagoma;

il testo del decreto ministeriale è stato inviato alla Commissione Europea al fine di verificarne la compatibilità con il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi;

la Commissione europea, trascorso il periodo di osservazione, ha dato via libera alla disposizione;

successivamente il Ministero delle Infrastrutture, anche in considerazione delle richieste della associazioni degli autotra-

sportatori, ha concesso una proroga sino al gennaio 2005 per ottemperare a tale disposizione;

le modalità di applicazione e le caratteristiche tecniche di tali bande sono state ampiamente concordate tra le parti ed il testo del decreto è stato predisposto dagli Uffici del Dipartimento Trasporti Terrestri già da alcuni mesi;

sono sempre più frequenti le notizie circa il numero di incidenti che vede coinvolti mezzi pesanti a causa della scarsa visibilità;

in data 2 dicembre 2003 ho presentato in merito l'interrogazione n. 4-08224 senza aver ottenuto risposta;

lo stesso Ministro Lunardi aveva pubblicamente dichiarato l'importanza di adottare tale misura tanto da volerne fare oggetto di discussione presso l'Unione Europea;

per quali ragioni il Ministro delle Infrastrutture non proceda all'emanazione del decreto attuativo, anche per consentire alle categorie interessate di poter provvedere il prima possibile al rispetto della disposizione. (4-08861)

DI GIOIA. — *Al Ministro per i rapporti con il Parlamento, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il primo agosto 2003 il Parlamento ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto-legge di riforma del codice della strada (legge 214 del 12 agosto 2003);

le nuove disposizioni previste dalla riforma prevedono l'obbligo — per i veicoli lunghi e pesanti immatricolati in Italia — di dotarsi di bande rifrangenti al fine di rendere visibile la sagoma;

il Ministro Lunardi aveva pubblicamente dichiarato l'importanza di adottare tale misura tanto da volerne fare oggetto di discussione presso l'Unione Europea;

il testo del decreto ministeriale di attuazione è stato inviato alla Commissione Europea al fine di verificarne la compatibilità con il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi;

la Commissione europea, trascorso il periodo di osservazione, ha dato via libera alla disposizione;

le modalità di applicazione e le caratteristiche tecniche di tali bande sono state da tempo concordate con le associazioni di categoria ed il testo del decreto è stato predisposto dagli Uffici del Dipartimento Trasporti Terrestri già da molti mesi;

il ministero delle infrastrutture, in considerazione delle richieste della associazioni degli autotrasportatori, aveva poi proposto al Parlamento una proroga sino al gennaio 2005 per ottemperare a tale disposizione, proroga che il Parlamento ha concesso;

successivamente, a causa della forte contrarietà all'adempimento di alcune associazioni degli autotrasportatori, il ministero delle infrastrutture ha di fatto deciso di non procedere ad attuare la norma;

in data 2 dicembre 2003 ed 11 febbraio 2004 l'interrogante ha presentato in merito due interrogazioni (nn. 4-08224 e 4-08861) senza aver ottenuto alcuna risposta dal dicastero competente;

il 28 aprile 2004 diverse associazioni dei consumatori si sono riunite presso la sala stampa della Camera dei deputati per denunciare, tra l'altro, tale situazione (comunicato in allegato) che si sta rivelando l'ennesimo favore corporativo ad una categoria — che non ha mai mostrato attenzione e sensibilità al tema della sicurezza stradale — poiché sembra si intenda limitare l'applicazione esclusivamente ai veicoli di nuova immatricolazione;

non sembra accettabile che norme proposte dallo stesso Ministro delle infrastrutture, ed approvate con il sostegno delle opposizioni, vengano di fatto cancellate o dimenticate per la pressione che a

giudizio dell'interrogante è da ritenersi inaccettabile delle categorie interessate senza che vi sia alcuna giustificazione —:

quali siano le vere ragioni per le quali il Ministro delle infrastrutture non proceda all'emanazione del decreto attuativo nel rispetto delle modalità e dei tempi indicati dalla legge. (4-09941)

RISPOSTA. — In merito alle interrogazioni in esame, si conferma che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha predisposto uno schema di decreto ministeriale con il quale si stabiliscono le « caratteristiche tecniche delle strisce retroriflettenti destinate ad equipaggiare talune categorie di veicoli e rimorchi immatricolati in Italia », ai sensi dell'articolo 72, comma 2-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada) e successive modificazioni.

Lo schema di decreto in argomento è stato notificato alla Commissione europea ai sensi delle direttive comunitarie 96/48/CE e 98/34/CE, adottate in Italia con decreto legislativo 23 novembre 2000 n. 427, con scadenza del periodo di notifica stabilita al 14 novembre 2003.

Al termine del procedimento di notifica, la Commissione europea ha inviato alle Autorità italiane una nota di osservazioni, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2 della citata direttiva 98/34/CE, con la quale essa ha ritenuto che « il governo italiano dovrebbe riconsiderare la propria legislazione all'atto dell'entrata in vigore di un emendamento al regolamento ECE/ONU n. 48 relativo alla omologazione dei veicoli per ciò che concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa ».

Tale regolamento, sottoscritto dall'Italia e dalla Comunità europea prevede, a decorrere dal 26 febbraio 2004, che tra i dispositivi di segnalazione luminosa installabili (in via opzionale) dal costruttore del veicolo in sede di omologazione figurino anche le « strisce retroriflettenti ». Spetta pertanto al costruttore del veicolo decidere quali tra i dispositivi opzionali debbano essere installati.

In sostanza, la Commissione ritiene che il rispetto, da parte del costruttore del

veicolo, dei requisiti di tutte le direttive particolari ad esso applicabili, permetta il rilascio dell'omologazione e quindi l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 7 della direttiva quadro 70/156/CEE relativa alla « immatricolazione e messa in circolazione ». Tale articolo prevede che ciascuno Stato membro immatricoli veicoli nuovi, ovvero ne autorizzi la vendita o la messa in circolazione, solo se detti veicoli sono accompagnati da un valido certificato di conformità che attesti la rispondenza alle direttive particolari tra cui la 97/28/CEE o l'equivalente regolamento ECE n. 48.

Pertanto, ad un veicolo appartenente ad un tipo omologato senza strisce retroriflettenti non può essere vietata l'immatricolazione né la messa in circolazione.

Proprio su quest'ultimo aspetto, l'articolo 72, comma 2-bis del Codice della strada, potrebbe non essere perfettamente compatibile con il diritto comunitario. Infatti, seppur la norma prevede che le « strisce retroriflettenti » siano installate sui veicoli in circolazione, e quindi in una fase successiva all'immatricolazione, di fatto l'applicazione delle sanzioni previste dal Codice della strada e la relativa esclusione dalla circolazione dei veicoli privi di tale dispositivo, a seguito di una revisione periodica o di un controllo su strada, potrebbe essere configurata come una limitazione alla circolazione del prodotto ai sensi della direttiva quadro comunitaria.

Al fine di prevenire un possibile contenzioso comunitario conseguente alla adozione del decreto ministeriale sopra richiamato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una serie di contatti con la Commissione europea e con gli altri Stati membri.

In tale contesto, la Commissione ha avviato uno studio con l'obiettivo di valutare in termini di costi e benefici la bontà delle strisce retroriflettenti e la loro efficacia in termini di riduzione degli incidenti stradali che vedono coinvolti i mezzi pesanti. Le conclusioni di tale studio sono attese per la fine del corrente anno e su tale base la Commissione potrebbe proporre un emendamento alla direttiva 97/28/CE al fine di rendere obbligatoria nell'Unione eu-

ropea, in sede di omologazione ed eventualmente di prima immatricolazione dei veicoli nuovi, l'installazione delle strisce retroriflettenti su talune categorie di veicoli commerciali.

Parallelamente, in sede ECE/ONU, è stata presentata una proposta di modifica al regolamento ECE n. 48 al fine di introdurre l'obbligo delle strisce retroriflettenti su talune categorie di veicoli nuovi. Tuttavia, l'esito delle discussioni in sede ECE dipenderà dalla posizione che la Commissione europea assumerà sulla base dei risultati del sopra citato studio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha preso atto degli sviluppi in sede internazionale e comunitaria che condurranno, in futuro, all'emanazione di una direttiva comunitaria sull'argomento. Peraltro, nel ritenere che l'adozione anticipata a livello nazionale della norma in esame porterebbe notevoli benefici in termini di sicurezza della circolazione dei mezzi pesanti, si intende proporre comunque l'adozione del sopra richiamato decreto ministeriale applicandolo, in prima istanza, ai veicoli di nuova immatricolazione a far data dal 31 marzo 2005 (con una proroga meramente tecnica di soli 90 giorni) ed estendendo progressivamente l'obbligo di installazione delle strisce retroriflettenti ai veicoli già circolanti che dovranno adeguarsi tutti entro il 31 dicembre 2005 con la previsione di step di adeguamento intermedi in funzione della tipologia dei veicoli a seconda della data di immatricolazione ovvero di altre caratteristiche tecniche in corso di definizione.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

LUCIANO DUSSIN. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

all'interrogante sono pervenute delle segnalazioni che esistono fenomeni di pellegrinaggio, da provincia a provincia, da parte di soggetti che intendono conseguire la patente di guida;

se alcuni casi di questa migrazione possano essere spiegati per motivi di lavoro e di studio, il fenomeno per le dimensioni che sembra aver raggiunto deve essere valutato anche in base ad altre esigenze che spesso lasciano dubbi;

il precario stato dell'organico delle Motorizzazioni Civili, compresa quella di Treviso, già sotto stress a causa delle richieste di patenti di guida da parte dei 50.000 immigrati regolari presenti nel territorio, mal sopportano ulteriori aggravii di lavoro provenienti da cittadini extracomunitari residenti in altre province limitrofe;

il tutto si ripercuote nel già fragilissimo equilibrio esistente nel territorio relativamente a domanda di servizi e risposte interne alla Provincia stessa —:

quanti cittadini extracomunitari non residenti in provincia di Treviso abbiano conseguito la patente di guida in detta provincia, presso gli Uffici della Motorizzazione Civile, nel biennio 2002-2003.

(4-10055)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in argomento, in ordine alla carenza di organico dell'ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri di Treviso occorre precisare che, effettivamente, detto ufficio lamenta una grave carenza di personale in relazione alle funzioni di competenza. Il grave deficit organico non riguarda, peraltro, solo l'ufficio di Treviso ma affligge diffusamente tutti gli uffici provinciali dell'Italia settentrionale ed è causato principalmente dal fatto che da circa un decennio non si procede all'opportuno turnover del personale.*

In ordine al grande flusso di immigrati extracomunitari che chiedono di sostenere gli esami, per il conseguimento della patente di guida presso l'Ufficio provinciale di Treviso si fa presente che negli ultimi anni si è registrato in tutti gli Uffici provinciali del Veneto un rilevante aumento di utenti extracomunitari. Gli esami dedicati a questa categoria di utenti infatti è passato da 500-600

l'anno per ogni singolo Ufficio della Regione ad oltre 4000-5000. Ovviamente questo comporta maggiori carichi operativi per tali Uffici dovuti soprattutto al fatto che i candidati stranieri possono svolgere l'esame di teoria con il metodo orale e non con il tradizionale sistema a quiz (si ricorda che con il sistema a quiz in un'ora si esaminano 12 candidati mentre con il sistema orale nello stesso arco temporale possono esaminarsi al massimo 3, 4 candidati).

Il Direttore dell'Ufficio di Treviso interpellato per acquisire notizie in merito ha dichiarato che per garantire l'imparzialità e la trasparenza degli esami ha favorito la rotazione degli esaminatori nelle varie sedi dove si svolgono gli esami (ma questo strumento può trovare un limite proprio in considerazione dell'esiguità del numero degli esaminatori) ed ha inoltre sottolineato le difficoltà operative dell'Ufficio.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

la strada statale 113 settentrionale sicula Messina-Palermo, nel tratto che collega i comuni di Gioiosa Marea con Patti, più precisamente in contrada Schino, è stata interessata da un crollo che da giovedì 8 aprile impedisce il transito nei due sensi di marcia;

altri gravi episodi si sono verificati sulla stessa tratta stradale che hanno messo a rischio l'incolumità degli utenti della strada, rendendo disagevole per periodi prolungati la regolare viabilità;

il tratto di strada statale interessata permette tra l'altro il collegamento con le strutture ospedaliere di Patti e rappresenta l'unica via di collegamento per diverse migliaia di persone;

visti i gravi precedenti, i responsabili dell'A.N.A.S. avevano sicuramente cognizione delle condizioni di sicurezza della strada statale 113 nel tratto compreso tra i comuni di Gioiosa Marea e Brolo —

quali interventi erano stati decisi dai responsabili dell'A.N.A.S. al fine di mettere in sicurezza il tratto di strada statale;

quale sia il piano di viabilità alternativa predisposto dai tecnici dell'A.N.A.S. per mitigare i disagi delle popolazioni interessate. (4-09741)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare in esame, l'Anas S.p.a., interessata al riguardo, riferisce che la frana dell' 8 aprile scorso, la quale ha interessato la pendice di valle della strada statale n. 113, è stata improvvisa ed imprevedibile in quanto negli ultimi anni non si è mai verificato alcun fenomeno di dissesto.*

La società stradale fa conoscere che è stato immediatamente predisposto un intervento di somma urgenza che ha consentito alla fine dello scorso mese di maggio la riapertura a senso unico alternato della strada, temporaneamente interdetta al traffico dal giorno in cui si è verificata la frana.

Contemporaneamente è stato dato incarico ad un consulente dell'Università di Palermo di redigere il progetto relativo agli interventi necessari per la messa in sicurezza del tratto interessato dalla frana.

L'ANAS informa che il rilievo geostrutturale della zona in frana, eseguito con l'aiuto degli stessi consulenti dell'Università di Palermo, ha evidenziato la presenza di un notevole sistema di fratture dell'ammasso roccioso che determinano gravi condizioni di instabilità sul versante.

La società stradale, pertanto, sulla base dei dati ottenuti dal suddetto rilievo, sta procedendo allo studio degli interventi più idonei a garantire, in piena sicurezza, la riapertura al transito di entrambi i sensi di marcia della strada statale n. 113, attualmente transitabile ancora a senso unico alternato.

Infine, per completezza di informazione, l'Anas fa conoscere di avere da tempo

predisposto ed in parte già eseguito alcuni interventi di consolidamento e bonifica delle pendici di monte lungo, la strada statale 113 nel tratto in questione.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

GHIGLIA e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della salute. — Per sapere — premesso che:*

l'Ospedale Mauriziano di Torino, uno dei più importanti e prestigiosi in Piemonte, verte in una condizione di profonda crisi economica, causata da anni di cattiva gestione, in particolare dell'ex Presidente dell'Ente dottoressa Bergoglio, la quale in pochi anni ha causato un enorme deficit;

attualmente la gestione dell'Ospedale è stata affidata ad un commissario straordinario il cui mandato scadrà nell'aprile 2004;

tuttavia il deficit, malgrado gli sforzi dell'Assessorato alla sanità e della Giunta regionale, si rivela insanabile tanto da poter definire l'Ospedale Mauriziano in un vero stato di emergenza;

la crisi ha avuto notevoli conseguenze sia per il personale medico e paramedico sia per i pazienti sia per lo stesso prestigio dell'ospedale —:

se non si intenda promuovere un'inchiesta amministrativa per accertare le responsabilità di un simile deficit nel bilancio dell'Ospedale Mauriziano di Torino;

se non si intendano stanziare dei fondi straordinari al fine di risanare l'enorme deficit causato;

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare affinché l'Ospedale Mauriziano, il personale sanitario e i piemontesi non soffiano i danni della cattiva gestione.

(4-08597)

GHIGLIA, GIANNI MANCUSO e DEL-MASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

da circa un anno e mezzo l'Ordine Mauriziano è stato Commissariato dal Governo, attraverso la nomina del Prefetto Anna Maria d'Ascenzo la quale ha sostituito la Presidente, nominata dall'ex-Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, Emilia Bergoglio;

tale sostituzione si è resa indispensabile a seguito dell'enorme deficit (tra i 700 e gli 800 miliardi di vecchie lire) oggettivamente susseguente alla gestione della Professoressa Emilia Bergoglio;

tale gestione ha provocato, come conseguenza, molte difficoltà soprattutto all'interno della struttura ospedaliera Mauriziano, generando motivate apprensioni tra i lavoratori e una progressiva sfiducia da parte degli utenti;

con una nota del 10 febbraio il Commissario d'Ascenzo ha dichiarato: «Questa è una vicenda simile a quella Parmalat: miliardi di deficit persone che si sono mangiate i soldi. È possibile che nessuno debba risponderne? la risposta al Ministro... »;

le affermazioni del Prefetto sono conseguenti a quelli che appaiono all'interrogante sconsiderati attacchi nei suoi confronti da parte del Sindaco di Torino;

il Prefetto, a nostro avviso, sta lavorando in silenzio ma efficacemente e soprattutto, al di fuori delle polemiche politiche —:

se non intenda avviare un'inchiesta amministrativa al fine di accertare le reali responsabilità del deficit;

se risulti che la Magistratura abbia avviato indagini per verificare la correttezza della passata gestione amministrativa dell'Ordine Mauriziano anche in considerazione di un enorme deficit accumulato in pochissimi anni;

quali tempestivi provvedimenti intendano adottare per risolvere la ormai troppo lunga « querelle » dell'Ordine Mauriziano. (4-08959)

RISPOSTA. — *L'Ordine Mauriziano, ente notoriamente di valenza storica e che svolge importanti attività soprattutto di carattere sanitario, versa in un grave stato di dissesto finanziario, accertato in sede di verifica ispettiva disposta dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.*

A seguito dello scioglimento degli organi dell'ente, avvenuto il 19 settembre 2002, contestualmente è stato nominato il commissario straordinario che attualmente lo gestisce.

Il dissesto economico finanziario che ha interessato l'Ordine Mauriziano è stato primariamente determinato dallo svolgimento di funzioni e attività senza la copertura finanziaria della relativa spesa e dall'assunzione di oltre 900 unità di personale al di fuori delle previsioni della pianta organica dell'Ente approvata dai Ministeri vigilanti.

La procura regionale della Corte dei conti, sezione giurisdizionale per il Piemonte, ritenuta l'illegittimità degli atti amministrativi posti in essere dalla disciolta amministrazione, ha decretato il sequestro cautelare dei beni personali della ex presidente e dell'ex direttore generale.

Riguardo alla situazione debitoria si precisa che non risulta dagli atti dell'Ente, da quelli dei ministeri vigilanti e della regione Piemonte, alcun credito dell'Ordine Mauriziano nei confronti della Regione per ripianamento del disavanzo di gestione accumulato nel periodo 1998-2002.

Il finanziamento delle prestazioni sanitarie svolte dai presidi sanitari mauriziani è stato effettuato dalla regione Piemonte secondo tariffe eguali a quelle praticate per le aziende sanitarie regionali e le rivendicazioni economiche rivolte dal commissario dell'ente alla regione Piemonte, relative al pagamento di prestazioni svolte oltre quelle programmate, hanno trovato accoglimento, e hanno consentito di definire congiuntamente i reciproci rapporti economici con un riconoscimento da parte della regione di

un contributo straordinario di cinquanta milioni di euro in favore dell'ente a sostegno del percorso di riordino e risanamento.

Il commissario straordinario, al fine di ripristinare la situazione finanziaria e per usufruire delle anticipazioni di cassa necessarie per il pagamento degli stipendi ai dipendenti, ha adottato un piano industriale di risanamento elaborato per fornire idonee garanzie al tesoriere del Maurizioano circa il graduale rientro dello stato di indebitamento.

Al riguardo si evidenzia che con la gestione commissariale il disavanzo annuale dell'Ordine Maurizioano è stato ridotto da 81 milioni di euro (bilancio consuntivo dell'anno 2002) a 27 milioni di euro (bilancio preventivo anno 2004), con una tendenza al pareggio nell'esercizio 2005.

Recentemente il ministero dell'interno ha formulato una proposta, pubblicata sui quotidiani locali del 18 settembre 2004, che contiene iniziative tese a garantire, nel rispetto del dettato costituzionale, il mantenimento della occupazione del personale in servizio presso l'ente (n. 2000 unità) e la prosecuzione della attività di ricovero e cura effettuata dagli ospedali mauriziani e, contemporaneamente, ad assicurare la conservazione del patrimonio storico artistico attraverso la costituzione di una fondazione partecipata dai soggetti preposti alla tutela degli interessi del territorio.

In particolare è stata prevista la prosecuzione dell'attività sanitaria dell'ordine Maurizioano ente da parte della regione Piemonte mediante il trasferimento delle attività e del personale in una azienda sanitaria ospedaliera appositamente costituita rispettando la prescrizione della XIV disposizione transitoria finale della Costituzione; il conferimento del patrimonio storico-artistico e culturale in una fondazione costituita da Stato, regione, province e comuni territorialmente interessati; l'alienazione a terzi delle proprietà immobiliari e agrarie disponibili al fine di impiegare il ricavato per il pagamento dei debiti accumulati dall'ente.

Infine si rappresenta che, nonostante la difficile situazione economica finanziaria, il

livello delle prestazioni fornite dall'ente non ha subito variazioni significative sotto il profilo qualitativo e quantitativo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

LION. — Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:

a pagina 25, della circolare ministeriale n. 55 del maggio 2002, al punto 2.2, percorso formativo B relativo al Piano Nazionale di Formazione degli Insegnanti sulle Tecnologie dell'informazione e della comunicazione, si specifica che « al fine di garantire ad ogni scuola un collaboratore esperto nell'uso didattico degli strumenti tecnologici con funzioni di consulenza e supporto per gli altri docenti, il progetto prevede che il dirigente scolastico individui un docente di ruolo (due nel caso di scuola dell'obbligo con più di 700 alunni), scelto secondo i seguenti criteri »;

nei criteri sono indicati il « possesso di competenze tecnologiche corrispondenti almeno ai livelli d'uscita del percorso formativo A, nel quale può assumere il ruolo di *tutor* d'aula », il « possesso di spiccate competenze psico-pedagogiche, didattiche e relazionali comprovate da esperienze e/o titoli », il « possesso di competenze di tipo progettuale, gestionale, organizzativo e promozionale, comprovate da esperienze e/o titoli », la « disponibilità a fornire attività di counseling sull'uso didattico delle risorse tecnologiche ai colleghi della propria scuola che frequentano il percorso formativo A. »;

in data 8 novembre 2002 — prot. n. 5287/D18/A/CS — l'Istituto tecnico commerciale e turistico statale « Vittorio Emanuele II » di Bergamo, in cui è docente, titolare di cattedra e sede di servizio con contratto a tempo indeterminato (Ruolo Ordinario), per l'insegnamento di tecnologie dell'informazione e della comunicazione — T.I.C. — il professor Leone Rosa-

rio, ha trasmesso, all'Ispettore responsabile dell'area I.C.T., dell'ufficio scolastico regionale per la Lombardia, « ... le schede di partecipazione relative alla C.M. 55/02, (scheda *tutor* percorso formativo B e copia attestante l'avvenuta iscrizione tramite INTERNET al corso di formazione) e il curriculum vitae presentato dal... » docente in parola;

il *tutor* professor Leone Rosario è inserito nell'elenco dei *tutor* del C.S.A. di Bergamo ed è stato designato ed autorizzato, dall'Istituto in discorso, a partecipare al corso di formazione per *tutor* di cui alla C.M. n. 55 del 2002, indetto dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca — Ufficio scolastico regionale per la Lombardia di Milano — in collaborazione con l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Gesù di Milano — come risulta dalla certificazione prot. n. 2223/D18A del 15 aprile 2003 dell'istituzione scolastica di cui è cenno;

il docente in parola, al termine della parte obbligatoria, ha frequentato anche il settore facoltativo del percorso B di cui è cenno conclusosi con la produzione di uno scritto (n. 4 fogli formato « A 4 ») ed una prova finale, sostenuta presso il dipartimento di psicologia dell'università Cattolica del Sacro Cuore di Gesù di Milano, il 24 novembre 2003, con un esito valutativo di 98/100;

l'attestazione, rilasciata dall'università in discorso, è sottoscritta dai docenti responsabili nonché dall'Ispettore Referente dell'Area I.C.T. dell'ufficio scolastico regionale in parola;

118 docenti, appartenenti alle istituzioni scolastiche statali presenti sul territorio della regione Lombardia, hanno frequentato il percorso B in discorso conseguendone la relativa attestazione;

su richiesta del professor Leone Rosario, il centro servizi amministrativi di Bergamo, ha proposto, in data 21 aprile 2004 — prot. n. 8822/C1 —, al dipartimento per l'istruzione — direzione generale del personale della scuola del Mini-

sterio dell'istruzione, dell'università e della ricerca, il quesito sulla « Validità del Titolo "percorso formativo — Azione B-C.M. n. 55/2002" ai fini delle graduatorie interne d'istituto, ... » —:

quali iniziative, anche di carattere normativo, intenda assumere affinché l'attestato, rilasciato dal dipartimento di psicologia dell'università in discorso, al *tutor* professor Leone Rosario e ai docenti *tutor* — Azione B — Progetto ForTic di cui alla C.M. n. 55 del 2002, possa essere ritenuto equipollente ad uno dei seguenti titoli:

diploma di specializzazione conseguito in corsi post-universitari previsti dagli statuti dell'università ovvero dal decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 1982, ovvero dalla legge n. 341 del 1990 (articoli 4, 6, 8) rilasciati dalle università statali o libere ovvero da istituti universitari statali o pareggiati, ovvero da atenei e/o istituti pubblici universitari, ivi compresi gli istituti di educazione fisica statali o pareggiati nell'ambito delle scienze dell'educazione e/o nell'ambito delle discipline insegnate attualmente dal suddetto personale docente;

corsi di perfezionamento universitari non inferiori ad un anno, previsti dagli Statuti delle università ovvero dal decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 1982, ovvero dalla legge n. 341 del 1990 (articoli 4, 6, 8) rilasciati dalle università statali o libere ovvero da istituti universitari statali o pareggiati, ovvero da atenei e/o istituti pubblici universitari, ivi compresi gli istituti di educazione fisica statali o pareggiati nell'ambito delle scienze dell'educazione e/o nell'ambito delle discipline insegnate attualmente dal suddetto personale docente;

quali improrogabili disposizioni ritenga di dover emanare allo scopo di attribuire relativo credito al professor Leone Rosario e al personale docente di cui è cenno per la valorizzazione delle

risorse umane, considerato l'impegno professionale profuso ed i sacrifici personali ed economici sostenuti in quanto, ancora oggi, i docenti non risultano rimborsati per le spese affrontate nel raggiungere e permanere nella sede milanese. (4-10051)

RISPOSTA. — *Si premette che la diffusione generalizzata dei computer e di Internet ha introdotto, in questi ultimi anni, profondi cambiamenti nei modi di apprendere e di operare delle giovani generazioni.*

Le istituzioni scolastiche, non potendo ignorare tale processo di cambiamento, si sono attivate per fornire alle nuove generazioni l'adeguato supporto di conoscenza e di abilità finalizzato a sfruttare al meglio gli strumenti informatici.

Per raggiungere tali obiettivi è necessario che gli insegnanti siano formati in modo adeguato in quanto la conoscenza di natura tecnica deve essere integrata con la capacità di intrecciare la tecnologia alla didattica, tecnologia e processi di apprendimento.

Pertanto, con decreto 22 marzo 2001, il Consiglio dei ministri ha varato il piano nazionale di formazione sulle competenze informatiche e tecnologiche del personale della scuola (fondi licenze UMTS), nell'ambito del piano di azione italiano per la società dell'informazione.

Questa amministrazione, con circolare n. 55 del 21 maggio 2002, ha illustrato e fornito le indicazioni utili per attuare il progetto sulle «Attività di formazione inerenti le competenze informatiche e tecnologiche del personale docente della scuola». Tale progetto è stato coordinato dal MIUR, coadiuvato dalle direzioni scolastiche regionali che hanno organizzato e gestito i corsi con l'aiuto anche di agenzie correlate. Lo scopo di tali corsi è stato quello di garantire ad ogni scuola la presenza di un collaboratore esperto nell'uso delle tecnologie nella didattica con funzioni di consulenza e supporto per gli altri docenti.

Il progetto è articolato in tre tipologie di percorsi formativi tesi a dare competenze: A) sull'uso del computer nella didattica e

nella gestione della scuola; B) sul coordinamento e orientamento all'uso delle risorse tecnologiche e multimediali nella didattica; C) sulla configurazione e sulla gestione delle infrastrutture tecnologiche nelle scuole.

In particolare per quanto riguarda l'attestato posseduto dal professor Rosario Leone, cui l'interrogante fa riferimento nell'interrogazione e per il quale auspica l'equipollenza con diplomi di specializzazione post-universitari o corsi di perfezionamento universitari, si fa rilevare che trattasi, innanzitutto, di un titolo professionale e non culturale, rilasciato al termine del corso formativo sopra indicato, rivolto esclusivamente ai docenti in servizio di ruolo.

Si precisa, inoltre, che il diploma di specializzazione conseguito in corsi post-universitari e in corsi di perfezionamento universitari hanno delle caratteristiche ben precise quali: una durata biennale, esami specifici per ogni materia nel corso dei singoli anni e un esame finale nel primo caso, una durata non inferiore ad un anno nel secondo caso, ed inoltre essere previsti dagli statuti delle università.

Pertanto, non può parlarsi di equipollenza tra i due titoli sopra citati e quello posseduto dal professore in quanto, nel primo caso si tratta di titoli che sono acquisiti per proprio conto, nel secondo caso si tratta di percorsi di formazione per insegnanti che l'amministrazione scolastica attua allo scopo di sviluppare la professionalità degli stessi anche sull'uso delle tecnologie nella didattica quotidiana.

Si fa presente, infine, che i titoli generali previsti dalle tabelle di valutazione allegate al contratto collettivo nazionale integrativo sulla mobilità del personale della scuola, vengono concordati annualmente in sede di contrattazione tra l'amministrazione e le organizzazioni sindacali di categoria.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

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

il Piano Regolatore Portuale di Ancona fu approvato con decreto ministeriale n. 1604 del 14 luglio 1988;

L'Autorità Portuale di Ancona, all'oggi ancora priva di Presidente e retta da un Commissario, si è convenzionata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona (già progettista delle due fasi precedenti), per la progettazione dei lavori di terza fase delle opere a mare;

il competente organo periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona, avvalendosi del contributo dell'Università Politecnica delle Marche, ha curato detta progettazione, per un importo di opere pari a 61 milioni di euro, e che lo stesso progetto definitivo è stato approvato in sede di Comitato Portuale con delibera del 18 maggio 2004 ed inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'istruttoria di detto organo;

l'esame del progetto esecutivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, previsto per il giorno 30 luglio 2004, è stato rimandato ad altra data malgrado l'urgenza di provvedere alle opere di messa in sicurezza e di sviluppo del Porto di Ancona;

la progettazione eseguita da un Ufficio statale, come nel caso e dato il valore dell'opera, consente un notevolissimo risparmio economico allo Stato rispetto ad una progettazione privata, essendo monetizzata con il solo incentivo previsto dall'articolo 18 della legge n. 109 del 1994;

risultano all'interrogante esistere forti pressioni per il rigetto di detto pro-

getto realizzato da un ufficio statale, così privilegiando la più onerosa progettazione privata —:

se anche a fronte dei recentissimi tagli alla finanza pubblica operati dal Governo, non si ritenga di dover attentamente valutare l'opportunità di avvalersi, per la progettazione e la realizzazione di opere pubbliche, degli esistenti e qualificati uffici a ciò preposti dell'amministrazione statale, evitando il ricorso alle assai più onerose progettazioni private;

se, dato l'antefatto, non si ritenga di dover accelerare l'iter approvativo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, evitando al Porto di Ancona e all'economia regionale marchigiana ulteriori procrastinazioni realizzative infrastrutturali che danneggiano il tessuto produttivo locale e nazionale, conseguendo nel contempo un notevole risparmio economico attraverso l'ottimale sinergia tra Autorità Portuale di Ancona, Università Politecnica delle Marche ed amministrazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (4-10698)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'interrogazione in esame, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, cui sono stati richiesti elementi informativi a riguardo, fa conoscere che il progetto di che trattasi è pervenuto al predetto Consesso per il tramite dell'Ispettore di zona in data 28 giugno 2004.*

In considerazione dell'importo dell'intervento, che ascende a complessivi 61.000.000,00 di euro, la trattazione dello stesso è stata assegnata in data 1 luglio 2004 all'Assemblea Generale del Consiglio Superiore. In pari data è stata quindi designata la Commissione relatrice, incaricata di istruire la pratica.

Dagli atti del Consiglio superiore risulta che la Commissione relatrice la quale si è riunita più volte nel mese di luglio 2004, ha evidenziato alcune criticità, tant'è che in data 29 luglio 2004 ha trasmesso una nota a firma del Presidente della terza sezione, primo relatore della Commissione con la

quale ha richiesto all'Autorità Portuale di Ancona atti integrativi e notizie necessarie per l'istruttoria in corso.

Infatti, da quanto si evince dalla predetta nota emerge, tra l'altro, che «...sussistono sostanziali differenze tra le opere previste nel P.R.P. vigente (Allegato C2) e le opere rappresentate nell'allegato C5 (Disposizioni planimetrica delle opere foranee)».

Sempre la citata nota assegna un termine massimo di 40 giorni per la presentazione degli atti richiesti, trascorso il quale gli organi designati procederanno all'esame del progetto sulla base della documentazione in atti.

Per quanto concerne le spese di progettazione, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha rilevato che, oltre all'incentivo di cui all'articolo 18 della legge 109/1994 (previsto nella misura di euro 864.827,09, pari all'1,5 per cento dell'importo dei lavori a base d'asta,) nel quadro economico è stata inserita anche la voce, pari a 650.000,00 euro, per collaudo; tale voce, secondo quanto previsto dal citato articolo 18 della legge 109 del 1994, dovrebbe essere espunta in quanto la relativa spesa è già compresa nell'incentivo di cui sopra.

Il predetto Consesso ha rilevato, inoltre che sempre nel quadro economico, compaiono spese pari a 150.000,00 euro, per gestione cantiere e spese tecniche pari a 200.000,00 euro non meglio definite.

Ha fatto presente infine che, a tutt'oggi non risulta pervenuta al Consiglio superiore alcuna documentazione integrativa da parte dell'Autorità portuale.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

LUCCHESI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

secondo l'interrogante è indecoroso lo sperpero di pubblico denaro che si realizza nei grandi comuni dove centinaia di auto di servizio vengono usate addirittura anche dai capigruppo consiliari oltre

che dai numerosi assessori, sindaco, capo di gabinetto, segretario particolare, capo segreteria, capo ufficio stampa, direttori, eccetera;

addirittura anche nei consigli di quartiere, che non hanno alcun potere, si registrano auto di servizio con autista —:

quali iniziative normative intenda adottare il Governo per porre fine al fenomeno. (4-10687)

RISPOSTA. — Com'è noto, le disposizioni costituzionali introdotte con la legge 18 ottobre 2001, n. 3, recante «Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione», hanno ulteriormente ampliato lo spazio di autonomia delle comunità locali, già elemento fondante della nostra Costituzione.

Conseguentemente, la stessa legge di revisione costituzionale ha abrogato l'articolo 130 della Costituzione del 1948, con la completa caducazione di ogni forma di controllo preventivo di legittimità sugli atti degli enti locali.

L'autonomia costituzionalmente riconosciuta agli enti locali rende questi ultimi liberi di formulare il proprio indirizzo politico-amministrativo, attraverso gli atti di governo locale e la pariordeinazione istituzionale attualmente sancita dalla Costituzione esclude ogni intervento autoritativo da parte dell'Amministrazione centrale, se non espressamente previsto dalla normativa vigente.

Nel merito delle questioni sollevate dall'interrogante, si ritiene che rientri nella piena discrezionalità dell'ente stabilire quali siano i settori di intervento della spesa su cui agire, con l'unico limite del rispetto delle regole del patto di stabilità interno, che, come è noto, pone vincoli di bilancio per gli enti territoriali derivanti da esigenze di impegni di finanza pubblica per l'appartenenza del paese all'Unione europea.

A tale proposito, si segnala che l'articolo 7 della legge 5 giugno 2003, n. 131, di adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla citata legge costituzionale n. 3 del 2001, ha affidato alla Corte dei conti, ai fini del coordinamento della finanza pub-

blica, l'attività di verifica del rispetto degli equilibri di bilancio da parte degli enti locali, nonché, secondo i principi di controllo successivo sulla gestione, le verifiche in ordine alla sana gestione finanziaria e al funzionamento del controllo interno degli enti locali.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

LUMIA. — *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

la legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino della nautica da diporto e del turismo nautico, introduce all'articolo 5 una modifica dell'articolo 146 del Codice della navigazione che finisce, paradossalmente, con l'estendere alle flotte pescherecce l'obbligo di trasferire le matricole delle navi dai compartimenti marittimi alle direzioni marittime;

con tale provvedimento viene abrogata una disposizione che da più di venti anni ha permesso l'immatricolazione, dei natanti mazzaresi da pesca che rappresentano la prima flotta peschereccia d'Italia a Mazza del Vallo (Trapani), presso la sede di uffici circondariali marittimi autorizzati a tenere le matricole dei motopesca;

la nuova formulazione, del richiamato articolo 5, oggi di fatto costringe gli operatori del settore a recarsi addirittura a Palermo per il disbrigo delle pratiche relative alle matricole dei motopesca, con un grave aumento di costi e di tempi altrimenti e più proficuamente impiegabili —:

se il Ministro intenda con urgenza adottare iniziative di carattere normativo atte a modificare l'articolo 5 della legge n. 172 del 2003 nel senso precedentemente previsto dall'articolo 146 del Codice della navigazione. (4-09890)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo in esame, si rappresenta che nel corso dell'iter formativo della legge n. 172/2003, il cui articolo 5 modifica l'articolo 146 del Codice della navigazione, si sono svolte numerose consultazioni ed incontri tra le varie componenti interessate e, in particolare, tra rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e trasporti e del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto alle cui dipendenze opera la quasi totalità del personale impiegato presso le sedi periferiche.*

Nel corso di tali riunioni sono state rappresentate notevoli difficoltà da parte del citato Comando Generale nel far fronte alle sempre crescenti esigenze e compiti richiesti al Corpo delle capitanerie di porto in ragione della dichiarata carenza di personale. Sia in termini qualitativi che quantitativi.

Il novellato articolo 146 del Codice della navigazione nel disporre l'accentramento presso le tredici Capitanerie, sedi di direzione marittima, delle matricole delle navi maggiori, precedentemente affidate a ciascuna delle cinquanta Capitanerie di porto, risponde all'esigenza surriferita di affidare lo svolgimento di procedimenti amministrativi molto delicati a personale più esperto e qualificato.

Per quanto attiene, quindi, all'individuazione di soluzioni per corrispondere alle aspettative delle realtà imprenditoriali di Mazza del Vallo, non sembrando, almeno nell'immediato, perseguibile una modifica legislativa, si ritiene che il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto possa studiare la fattibilità di nuove ipotesi organizzative sia da parte degli uffici marittimi interessati, quali ad esempio un distacco temporaneo e periodico di personale proveniente dalle sedi di direzione marittima, sia da parte delle associazioni di categoria in questione con la nomina di un rappresentante comune per lo svolgimento delle pratiche di che trattasi.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MARIOTTI, BORRELLI, CIALENTE, CRISCI e LOLLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

il consorzio di bonifica Sud, Bacino Moro, Sangro, Sinello e Trigno di Vasto (Chieti) l'ente appaltante per la realizzazione della diga di Chiauci sul fiume Trigno e che le acque accumulate nel costruendo bacino dovranno servire per l'uso civile, industriale ed agricolo nelle regioni Abruzzo, Molise e Puglia;

le imprese delle aree industriali di Piane Sant'Angelo di San Salvo e Punta Penna di Vasto, attraverso il Consorzio per lo sviluppo industriale del vastese, devono faticosamente contendersi l'acqua necessaria al loro funzionamento al settore agricolo della vallata del Trigno ed alle zone turistiche di Vasto, San Salvo e Montenero di Bisaccia;

la carenza idrica nell'intero Mezzogiorno d'Italia drammaticamente all'attenzione di Governo e Parlamento non risparmia le regioni Abruzzo e Molise dove interi settori, a cominciare da quello agricolo, sono in ginocchio e che a tutt'oggi nessuna risposta positiva è stata data dal Governo nazionale mentre le regioni dichiaravano lo stato di crisi;

sempre più spesso ascoltiamo dichiarazioni di uomini dell'attuale Governo tendenti ad addossare le responsabilità della crisi idrica al Governo precedente;

il passato Governo dell'Ulivo, con decreto ministeriale n. 905 del 25 luglio 2001, aveva impegnato la somma di 7.546.853,49 euro nell'esercizio di bilancio 2002 e l'aveva attribuito al consorzio di bonifica, Sud, Bacino Moro, Sangro, Linello e Trigno per il completamento della Diga di Chiauci;

l'attuale Governo con decreto ministeriale n. 3 dell'8 giugno 2002 ha revocato il finanziamento al consorzio di bonifica di Vasto disimpegnando l'intera somma

per successivamente reimpegnarla per finanziare altre opere pubbliche maggiormente a cuore del Governo in carica;

la decisione assolutamente ingiustificabile di revocare il finanziamento per il completamento della diga di Chiauci che così sarà destinata a rimanere un'incompiuta o nella migliore delle ipotesi, a ritardare pesantemente la sua entrata in funzione per assicurare le preziose risorse idriche ai settori turistico, agricolo, ed industriale delle regioni Abruzzo, Molise, e Puglia, rappresenta un'offesa per le suddette regioni e sottovalutazione della crisi idrica che le attanaglia —:

quali siano le ragioni che hanno spinto il Governo a tale grave decisione, se governi regionali interessati erano a conoscenza della revoca del funzionamento e come e quando si intenda garantire il completamento della diga di Chiauci attribuendo al consorzio di bonifica Sud di Vasto le risorse necessarie. (4-03635)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare in argomento, relativa al finanziamento per il completamento della diga di Chiauci, si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già provveduto all'integrale impegno delle risorse gestite da questo Ministero (Lire 37 miliardi) e stanziato per l'opera in argomento dalla legge n. 208 del 1998.*

Si precisa, infine, che il provvedimento di disimpegno richiamato dall'interrogante non era finalizzato ad un definanziamento ma ad un cambio di esercizio nella programmazione finanziaria pluriennale dei fondi.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MENIA. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

nella ricorrenza del 50° Anniversario del ritorno di Trieste all'Italia, la Lega Nazionale (antico sodalizio patriottico triestino) e il Comitato Tricolore per il Cin-

quantenario con « l'apprezzamento del Presidente della Repubblica » hanno fatto pervenire a tutte le scuole del capoluogo giuliano migliaia di kit contenenti una maglietta bianca rossa e verde, una bandiera nazionale, il testo su pergamena dell'Inno nazionale ed una breve nota storica sulla ricorrenza;

in alcune scuole di Trieste sono accaduti fatti vergognosi come quelli di seguito riportati:

nella scuola media « Dante Alighieri » subito dopo la distribuzione delle cartelle alcuni insegnanti hanno ritirato e stracciato di fronte agli attoniti bambini i testi dell'Inno di Mameli ciò a seguito della constatazione che nella quarta strofa dell'Inno si canta: *i bimbi d'Italia si chiaman Balilla* e dunque si trattava a loro giudizio di una « operazione fascista » (forse è opportuno ricordare che Mameli scrisse l'inno nel 1847 ed essendo genovese ricordò l'episodio del genovese balilla);

nelle scuole elementari Saba e Tarabocchia le cartelle tricolori sono state rifiutate o rimandate ai mittenti e in un caso gli Inni nazionali hanno avuto sorte analoga a quella sopra citata secondo gli insegnanti si trattava di impedire la « politicizzazione della scuola, strumentalizzazione della storia e la ... (sic!) rivalutazione del fascismo. Proprio in queste scuole gli insegnanti avevano alcuni mesi fa indirizzato ai genitori una lettera nella quale chiedevano di portare i bambini in piazza contro la riforma del Governo —:

se il Ministro attraverso le proprie strutture periferiche intenda verificare quanto è accaduto nelle scuole triestine a proposito del rifiuto delle bandiere nazionali e della censura all'Inno nazionale;

se in particolare intenda prendere provvedimenti nei confronti di quegli insegnanti o dirigenti scolastici che si sono dimostrati così solerti nello svilire e nell'annientare l'amor patrio oltre che a sabotare una iniziativa che aveva l'autorevole avallo del Capo dello Stato. (4-10031)

RISPOSTA. — Si premette che, come riferito dal ministero dell'interno, il suddetto comitato è patrocinato da comune e provincia di Trieste ed è stato costituito, nei mesi scorsi, con il precipuo fine di promuovere iniziative finalizzate a celebrare l'anzidetta ricorrenza.

La sede del comitato è presso la « Lega Nazionale », sodalizio che si prefigge di promuovere ovunque la conoscenza, lo studio, l'amore e la difesa della lingua, delle tradizioni e della civiltà italiana della Venezia Giulia. Per perseguire tali fini, indipendentemente da qualsivoglia partito o organizzazione di parte, promuove attività culturali, educative, assistenziali e ricreative di vario genere.

Il comitato in parola ha elaborato il cosiddetto « Progetto Italia » con il quale si prefigge, mediante incontri, mostre, dibattiti, eccetera di far meglio comprendere ai giovani delle scuole cittadine e provinciali il significato della ricorrenza di cui trattasi. Nell'ambito di tale progetto, è stata approntata e distribuita, nelle scuole cittadine, la cosiddetta « Cartella Italia » contenente: la bandiera tricolore; l'inno nazionale; una nota recante una sintesi degli avvenimenti che hanno caratterizzato la storia della città di Trieste e una maglietta con uno dei colori della bandiera italiana, da utilizzare per la realizzazione del più grande tricolore vivente.

Secondo i dati forniti dalla prefettura di Trieste, l'iniziativa riguardante la realizzazione del tricolore vivente, che si è tenuta il 1° giugno 2004 nella centrale piazza dell'Unità d'Italia, ha visto la partecipazione di poco più di 3.000 studenti, a fronte di circa 20.000 « cartelle Italia » distribuite nelle scuole cittadine.

Con riguardo alla distribuzione del kit nelle scuole — che ha determinato, in ambito locale, una vivace polemica, sfociata in alcuni esposti ovvero denunce — va precisato che, secondo quanto comunicato dalla direzione generale dell'ufficio scolastico regionale per il Friuli-Venezia Giulia, tale iniziativa non è stata concordata con l'amministrazione scolastica; è stata comunque offerta alle istituzioni scolastiche le quali, nell'ambito della propria autonoma

mia, potevano valutare se aderirvi ed eventualmente discutere il contenuto delle « note storiche ». Resta comunque fermo che, per il principio costituzionale della libertà di insegnamento, l'iniziativa in argomento non può obbligare nessun insegnante.

La direzione scolastica regionale ha comunicato, altresì, che l'ufficio speciale per le scuole italiane in lingua slovena, costituito presso l'ufficio scolastico regionale a norma dell'articolo 13 della legge n. 38 del 2001, ha ritenuto l'iniziativa poco confacente con la realtà di lingua slovena; il che, presumibilmente, ha scoraggiato il « Comitato Tricolore » dall'inviare il materiale a quelle scuole.

Per quanto concerne specificamente le scuole menzionate dall'interrogante, la direzione scolastica regionale ha comunicato di avere richiesto ai dirigenti delle istituzioni scolastiche interessate una relazione sui fatti oggetto dell'interrogazione. Sulla base degli elementi acquisiti, si può escludere che nelle scuole « Saba » e « Tarabochia », facenti capo all'istituto comprensivo di Roiano Gretta, si sia strappato da alcuno il testo dell'inno di Mameli; relativamente all'istituto comprensivo « Dante Alighieri » di Trieste sono state raccolte le dichiarazioni negative dei docenti della scuola, ad eccezione di un insegnante che ha ritenuto di indirizzare la propria dichiarazione al collegio dei docenti, affermando che sui banchi di una classe aveva visto tracce « ... degli inni stracciati o tagliati asportando le ultime strofe ».

Da quanto sopra esposto emerge che le vicende oggetto dell'interrogazione, rappresentate e interpretate da divergenti posizioni e punti di vista, testimoniano di un clima e di situazioni non ancora completamente serene e pacificate nelle realtà territoriali interessate. Ciò può far presumere che siano ancora vivi e presenti fatti e circostanze che, dall'una e dall'altra parte, hanno seminato morte e sofferenze, hanno profondamente turbato le coscienze alimentando odi e risentimenti non ancora sopiti.

Un ruolo importante nei termini di conciliazione e di superamento di schieramenti e di strumentalizzazioni può svol-

gerlo proficuamente proprio la scuola, in un rinnovato quadro di solidarietà prodotta dall'Unione Europea che, come è noto, va allargando sempre più i suoi confini.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

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

la motorizzazione civile a Potenza ha la sua sede in via del Gallitello n. 93 i cui uffici, di proprietà del signor Ilario Ungaro, sono sotto contratto di locazione;

detto contratto stipulato in data 30 settembre 1989 è scaduto il 30 settembre 2001;

da allora il contratto non è stato rinnovato e il signor Ungaro per l'affitto di quei locali non riceve più il pagamento delle spettanze dal 30 dicembre 2001;

questa situazione sta creando notevoli difficoltà al proprietario dell'immobile —:

quali iniziative intenda adottare al fine di garantire il pagamento immediato delle spettanze del signor Ilario Ungaro. (4-09061)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, al fine di chiarire le problematiche che sottendono al mancato pagamento del canone di affitto relativo all'immobile sito in Potenza adibito a sede dell'Ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri è opportuno premettere la seguente situazione.*

La legge di bilancio per l'esercizio 2002 ha autorizzato sul capitolo 2337 la somma di euro 3.382.510,00 rilevatasi inadeguata rispetto alle esigenze finanziarie derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate ed alla necessità di corrispondere le indennità di occupazione dovute ai proprietari

degli immobili per il periodo di attesa del nulla osta alla spesa per il rinnovo del contratto.

A seguito di specifica richiesta di prelevamento dal « Fondo di riserva per le spese impreviste » il Ministero dell'economia e delle finanze in data 27 dicembre 2002 ha disposto una integrazione di fondi per un importo di euro 827.000,00 che non ha tuttavia potuto costituire oggetto di impegno ed è andata in economia. Infatti, dati i tempi concessi non è intervenuta la registrazione da parte della Corte dei conti entro il termine del 31 dicembre previsto dall'articolo 20 della legge 468/1978.

Per l'esercizio finanziario 2003 la legge di bilancio ha autorizzato sullo stesso capitolo 2337 la somma di euro 2.511.000,00 nonostante la circostanziata richiesta di fondi riproposta anche in sede di assestamento ammontasse a 4.595.000,00.

Anche la ulteriore richiesta di integrazione di fondi tramite il prelevamento di 2.600.000,00 da « Fondo di riserva per le somme impreviste » non ha avuto esito.

Parimenti le ulteriori variazioni compensative a favore del capitolo in questione non sono andate tutte a buon fine a causa della mancata registrazione entro il termine del 31 dicembre delle integrazioni di fondi disposte sui capitoli che avrebbero dovuto essere utilizzati a tal fine.

Tuttavia per far fronte alle spettanze dovute alla proprietà dell'immobile in questione e stante l'urgenza rappresentata all'Amministrazione dalla proprietà medesima, accertata la intervenuta disponibilità dei fondi, con decreto in data 20 settembre 2004 n. 1231 è stato approvato il rinnovo del contratto di locazione in parola per la durata di sei anni con decorrenza 1° ottobre 2001 e scadenza 30 settembre 2007 al canone annuo di euro 110.887,20 a partire dal 1 aprile 2004.

Con lo stesso provvedimento sono stati altresì autorizzati la spesa ed il pagamento della somma complessiva di euro 498.992,40 quale canone relativo al periodo 1° aprile 2003-30 settembre 2007 a gravare sul capitolo 2337 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il decreto in questione nonché il ruolo relativo al pagamento dei canoni di affitto è stato trasmesso all'Ufficio centrale di bilancio in data 29 settembre 2004.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

i quotidiani torinesi hanno pubblicato varie anticipazioni sulla relazione presentata al Ministro dell'interno del Commissario straordinario dell'Ordine Maurizio Anna Maria D'Ascenzo relativamente allo stato dell'Ente;

tra l'altro, secondo i giornali, nella relazione sarebbe contenuta la proposta di liquidazione dell'Ente —:

quali siano i contenuti della suddetta relazione;

quali iniziative intenda promuovere il Ministro, a cui compete l'alta sorveglianza sull'Ordine Maurizio, per affrontare i gravi problemi dello stesso. (4-08911)

RISPOSTA. — *L'Ordine Maurizio, ente notoriamente di valenza storica e che svolge importanti attività soprattutto di carattere sanitario, versa in un grave stato di dissesto finanziario, accertato in sede di verifica ispettiva disposta dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.*

A seguito dello scioglimento degli organi dell'ente, avvenuto il 19 settembre 2002, contestualmente è stato nominato il commissario straordinario che attualmente lo gestisce.

Il dissesto economico finanziario che ha interessato l'Ordine Maurizio è stato primariamente determinato dallo svolgimento di funzioni e attività senza la copertura finanziaria della relativa spesa e dall'assunzione di oltre 900 unità di personale al di fuori delle previsioni della pianta organica dell'Ente approvata dai Ministeri vigilanti.

La procura regionale della Corte dei Conti, sezione giurisdizionale per il Piemonte, ritenuta l'illegittimità degli atti amministrativi posti in essere dalla disciolta amministrazione, ha decretato il sequestro cautelare dei beni personali della ex presidente e dell'ex direttore generale.

Riguardo alla situazione debitoria si precisa che non risulta dagli atti dell'ente, da quelli dei ministeri vigilanti e della regione Piemonte, alcun credito dell'Ordine Mauriziano nei confronti della regione per ripianamento del disavanzo di gestione accumulato nel periodo 1998-2002.

Il finanziamento delle prestazioni sanitarie svolte dai presidi sanitari mauriziani è stato effettuato dalla regione Piemonte secondo tariffe eguali a quelle praticate per le aziende sanitarie regionali e le rivendicazioni economiche rivolte dal commissario dell'ente alla regione Piemonte, relative al pagamento di prestazioni svolte oltre quelle programmate, hanno trovato accoglimento, e hanno consentito di definire congiuntamente i reciproci rapporti economici con un riconoscimento da parte della regione di un contributo straordinario di cinquanta milioni di euro in favore dell'ente a sostegno del percorso di riordino e risanamento.

Il commissario straordinario, al fine di ripristinare la situazione finanziaria e per usufruire delle anticipazioni di cassa necessarie per il pagamento degli stipendi ai dipendenti, ha adottato un piano industriale di risanamento elaborato per fornire idonee garanzie al Tesoriere del Mauriziano circa il graduale rientro dello stato di indebitamento.

Al riguardo si evidenzia che con la gestione commissariale il disavanzo annuale dell'Ordine Mauriziano è stato ridotto da 81 milioni di euro (bilancio consuntivo dell'anno 2002) a 27 milioni di euro (bilancio preventivo anno 2004), con una tendenza al pareggio nell'esercizio 2005.

Recentemente il ministero dell'interno ha formulato una proposta, pubblicata sui quotidiani locali del 18 settembre 2004, che contiene iniziative tese a garantire, nel rispetto del dettato costituzionale, il mantenimento dell'occupazione del personale in servizio presso l'ente (n. 2000 unità) e la

prosecuzione della attività di ricovero e cura effettuata dagli ospedali mauriziani e, contemporaneamente, ad assicurare la conservazione del patrimonio storico-artistico attraverso la costituzione di una fondazione partecipata dai soggetti preposti alla tutela degli interessi del territorio.

In particolare è stata prevista la prosecuzione dell'attività sanitaria dell'Ordine Mauriziano Ente da parte della regione Piemonte mediante il trasferimento delle attività e del personale in una azienda sanitaria ospedaliera appositamente costituita rispettando la prescrizione della XIV disposizione transitoria finale della Costituzione; il conferimento del patrimonio storico-artistico e culturale in una fondazione costituita da Stato, regione, province e comuni territorialmente interessati; l'alienazione a terzi delle proprietà immobiliari e agrarie disponibili al fine di impiegare il ricavato per il pagamento dei debiti accumulati dall'ente.

Infine si rappresenta che, nonostante la difficile situazione economica finanziaria, il livello delle prestazioni fornite dall'ente non ha subito variazioni significative sotto il profilo qualitativo e quantitativo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

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

in virtù di accordi collettivi decennali ed in linea con altri Paesi europei, ai dipendenti in servizio ed in quiescenza delle FF.SS. vengono rilasciate concessioni di viaggio e concessioni di viaggio di scambio tra tutte le reti europee aderenti alla F.I.P;

da anni il servizio per il rilascio delle concessioni di viaggio viene effettuato dai C.R.C. (Centro Rilascio Concessioni), opportunamente distribuiti sul territorio;

nella provincia di Messina i C.R.C. si trovano negli uffici amministrativi di Sant'Agata, Militello, Milazzo, Messina e Taormina;

in seguito alla recente istituzione della Ferservizi, a Messina è stato soppresso il C.R.C. delle FF.SS. e lo stesso è stato inglobato nella unica sede regionale Ferservizi a Palermo:

il servizio itinerante programmato dalla Ferservizi di Messina con personale di Palermo, si è rivelato assolutamente insufficiente e soprattutto i pensionati hanno subito notevoli disagi a causa delle lunghe attese non riuscendo, per quanto riguarda le concessioni di scambio, nemmeno a presentare le richieste;

a Messina ci sono oltre seimila fra pensionati e vedove di ferrovieri e tremila ferrovieri in servizio e per soddisfare questa moltitudine di persone non può bastare la presenza di quattro o cinque persone ogni due mesi, ma occorre un presidio permanente;

anche per il personale della Ferservizi addetto alle concessioni di viaggio i disagi sono notevoli essendo costretto a spostarsi ogni volta da Palermo a Messina subendo molte ore di viaggio e lunghe trasferte —:

quali iniziative intenda assumere il Governo affinché siano eliminati i disagi dei pensionati e del personale delle FF.SS.;

se non ritenga opportuno intervenire presso Ferrovie dello Stato spa affinché venga ripristinato il preesistente C.R.C. di Messina oppure si istituisca un Ufficio Federservizi distaccato presso la stazione delle FF.SS. di Messina. (4-10459)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione occorre promettere che la problematica in argomento non rientra nella competenza del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

Sulla questione specifica comunque Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che i centri rilascio concessioni di viaggio (C.R.C.) con competenza dei titoli di viaggio nazionale ed internazionale per il personale delle società del gruppo in servizio in quiescenza e loro familiari sono sempre

stati in numero di 15 corrispondenti alle ex sedi compartimentali oggi sedi territoriali.

I restanti C.R.C. periferici ubicati per la maggior parte presso le stazioni svolgevano la funzione di centro raccolta delle richieste del titolo di viaggio e di successiva distribuzione di quelli emessi dal C.R.C. della sede territoriale.

La società Ferservizi cui compete la gestione operativa dei C.R.C. ha adottato le seguenti serie di misure per attenuare le difficoltà riscontrate soprattutto dal personale in pensione a seguito dell'applicazione della nuova disciplina dei titoli di viaggio introdotta dall'ultimo rinnovo del contratto aziendale del gruppo Ferrovie dello Stato:

apertura giornaliera degli sportelli dei C.R.C. e prolungamento dell'orario;

aumento del personale di sportello con dipendenti appartenenti anche ad altri settori di lavoro della stessa società;

istituzione dei C.R.C. itineranti per le località a più alta densità di personale ferroviario a riposo;

proroga dei termini dal 30 giugno 2004 al 31 ottobre 2004 della validità dei titoli di viaggio del personale in servizio a riposo e rispettivi familiari scaduti il 21 dicembre 2003;

diffusione dell'informazione avvalendosi anche delle associazioni pensionati;

sigla in data 9 luglio 2004 di un protocollo di intesa tra società Ferservizi s.p.a. e l'associazione nazionale dopolavoro ferroviario (DLF) per lo svolgimento di attività di supporto attraverso le proprie sedi locali presenti su tutto il territorio nazionale per la fornitura della modulistica, l'assistenza alla compilazione delle domande e la consegna dei documenti di viaggio richiesti dal personale a riposo e familiari delle società del gruppo Ferrovie dello Stato;

realizzazione in corso di un progetto di informatizzazione del sistema di rilascio dei

titoli di viaggio che consentirà di fornire il servizio in tempo reale evitando così file e attese per gli utenti e per gli addetti al servizio una migliore qualità lavorativa.

In particolare per quanto riguarda la soppressione del C.R.C di Messina la sede di Palermo territorialmente competente ha messo in atto le seguenti azioni per ridurre al massimo il disagio agli utenti:

invito trasmesso a mezzo posta ai pensionati (ove in possesso di indirizzo certo) a presentarsi agli sportelli secondo un calendario prestabilito;

il 2 giugno 2004 si è provveduto ad aprire un ufficio presso i locali del Ferrotel di Messina presenziato tutti i giorni da due persone con il compito di distribuire e poi ricevere la modulistica compilata sia per i titoli di viaggio da convalidare o rinnovare sia per i biglietti internazionali da richiedere;

il 23 luglio si è tenuta una riunione con tutti i presidenti delle sezioni DLF Sicilia per concordare le modalità operative da attuare per agevolare i pensionati e loro familiari ed avere un migliore servizio;

il personale in servizio invece potrà rivolgersi sia al C.R.C. territoriale sia alla segreteria dell'impianto lavoro.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

in questi ultimi anni sono stati fatti molti investimenti sulle linee veloci, ma è anche vero che ben poco è stato fatto sulle linee interregionali, usate quotidianamente da migliaia di passeggeri. I clienti si lamentano perché i treni sono sovraffollati, le carrozze tagliate e i servizi igienici scadenti —:

se e quali siano gli interventi previsti per apportare migliorie sulla rete di base;

quali siano i tempi di realizzazione per rendere migliore il servizio e far sì che le FS tornino ad essere un'istituzione ed anche un'attrattiva sul mercato del lavoro.
(4-09650)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, occorre innanzitutto premettere che il servizio di trasporto regionale, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, non è più di diretta competenza dello Stato.*

Infatti, i servizi di trasporto regionale sono oggetto di apposito contratto fra Trenitalia s.p.a. e le competenti Autorità regionali e, quindi, nelle problematiche relative a tale tipologia di trasporto non trova applicazione il Contratto di servizio nazionale.

In particolare, la quantità dei collegamenti ferroviari offerta è determinata dai contratti di servizio che ogni Regione stipula direttamente con Trenitalia s.p.a.

Tuttavia, per quanto di competenza, si fa presente che con la progressiva realizzazione delle nuove linee ad alta velocità, la Divisione trasporto regionale di Trenitalia s.p.a. potrà utilizzare un maggior numero di tracce sulla rete storica per cogliere le opportunità di crescita nei mercati a forte concentrazione di domanda potenziale quali le aree metropolitane.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

nell'Addendum n. 2 al Contratto di Programma Ferrovie dello Stato Spa 2001-2005 alla tabella 3 « nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 » è prevista la voce di spesa pari a 207 milioni di euro per la riqualificazione di 130 stazioni medio-grandi e il mantenimento di 500 stazioni piccole, fermate e marciapiedi alti;

le coperture finanziarie evidenziate sono pari ad appena 52 milioni di euro —:

se sia a conoscenza dell'elenco delle opere previste nell'ammontare dei 207 milioni di euro identificate come complesso degli investimenti da effettuare;

dell'elenco delle opere che si intenda prioritariamente effettuare con il 52 milioni di euro disponibili;

dei tempi e delle modalità saranno proposti per ricercare le risorse ancora necessarie a completare gli investimenti previsti;

dei criteri di priorità scelti per definire le opere che prima verranno realizzate. (4-09784)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che il costo a vita intera degli investimenti relativi al programma « riqualificazione 130 stazioni medio-grandi mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti » è stimato in 207 milioni di euro.*

Per la realizzazione dell'investimento alla data del 31 dicembre 2002 sono già disponibili e contrattualizzate risorse per 26 milioni di euro.

La Finanziaria 2003 ha destinato al medesimo programma ulteriori 26 milioni di euro che possono essere sostanzialmente attribuiti attesa la definitiva approvazione da parte del CIPE nella seduta del 29 settembre 2004 dell'Addendum 2 al Contratto di Programma per il quinquennio 2001-2005.

Nell'edizione 2003 del Piano di priorità degli investimenti Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di completare la copertura finanziaria del programma suddetto per garantirne la relativa ultimazione quantificando i connessi fabbisogni in 155 milioni di euro.

Le risorse a copertura dei citati fabbisogni sono comprese nell'importo totale degli stanziamenti da assegnare in conto aumento di capitale sociale al gestore dell'infrastruttura recati dalla Finanziaria 2004 e dovranno essere contrattualizzate mediante la sottoscrizione dell'Addendum 3, già approvato dal CIPE nella seduta del 29 settembre 2004 attualmente all'esame delle Commissioni parlamentari.

L'iter amministrativo prevede la stipula dell'Atto da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sarà avviato entro l'anno.

Le risorse finanziarie già contrattualizzate per oltre 26 milioni di euro sono così impiegate da Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.:

12,5 milioni di euro per il 2003 sono stati assegnati per il potenziamento delle stazioni medio-piccole;

13,5 milioni di euro per il 2003 sono stati assegnati per progetti di riqualificazione di stazioni medie;

Le risorse recate dalla Finanziaria 2003, anch'esse pari a circa 26 milioni di euro, che possono considerarsi sostanzialmente attribuite Addendum e Contratto di Programma saranno impiegate da Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. per l'intero importo di 26 milioni di euro per interventi riconducibili al 2003 per la riqualificazione di stazioni medie.

I finanziamenti dell'importo complessivo di quasi 207 milioni di euro saranno così utilizzati:

12,7 milioni di euro per l'adeguamento ad obblighi di legge e l'innalzamento dei marciapiedi di stazioni medio-piccole;

65,3 milioni di euro per il potenziamento di stazioni medio-piccole;

129,0 milioni di euro per la riqualificazione di 103 stazioni medie.

Per quanto riguarda i criteri di priorità adottati nell'individuare le opere da realizzare, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha seguito il seguente ordine:

1. *sicurezza;*
2. *adeguamento ad obblighi di legge;*
3. *manutenzione straordinaria;*
4. *riqualificazione delle stazioni.*

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

ROSATO, MARAN e DAMIANI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

il 2004 è l'anno in cui Trieste ricorda il cinquantesimo del suo ricongiungimento all'Italia, avvenuto il 26 ottobre 1954, un ricongiungimento atteso, voluto e pagato dalla città e dal Paese con un alto prezzo di sangue;

la legge finanziaria del 2004 ha destinato a favore del comune di Trieste un contributo straordinario di cinque milioni di euro finalizzato tra l'altro a concorrere all'organizzazione di celebrazioni, seminari, mostre, convegni di studio ed attività editoriali;

nell'ambito di queste iniziative e quindi a cura dell'Amministrazione comunale, è stato distribuito in modo indifferenziato nelle scuole di lingua italiana di ogni ordine e grado di Trieste, da quelle materne alle superiori, la « cartella Italia » contenente la Bandiera Italiana, l'Inno Nazionale, una maglietta e del materiale informativo;

studenti e famiglie, nello spirito della nostra Costituzione e di quanto sempre richiamata dal nostro Presidente della Repubblica, hanno apprezzato la Bandiera, la maglietta, l'inno e hanno esposto il tricolore che in migliaia di case è sventolato in occasione della 77° adunata Na-

zionale degli Alpini svoltasi con grandissima partecipazione nella città dal 14 al 16 maggio;

il materiale informativo invece è costituito da delle « note storiche a cura della Lega Nazionale » che costituiscono, secondo gli interroganti, una palese ricostruzione arbitraria, bizzarra e stupefacente nei contenuti, della vicenda storica italiana e triestina, dove, ma a titolo unicamente esemplificativo, si definisce l'Italia del '43 « occupata a sud dagli anglo-americani e al nord dai tedeschi », dove non viene mai citato il nazismo, il 25 aprile e la Resistenza, dove non viene neanche richiamato l'Olocausto e per quanto riguarda Trieste, la Risiera di San Sabba —:

se il ministro ritenga che gli insegnanti, le cui scuole non sono mai state coinvolte nella predisposizione dei testi, hanno il dovere di utilizzare tale materiale informativo prodotto da soggetti terzi e inviato nelle scuole;

se il ministro non ritenga che la mancata distribuzione nelle scuole italiane con insegnamento in lingua slovena sia grave motivo di discriminazione. (4-10123)

RISPOSTA. — *Si premette che, come riferito dal ministero dell'interno, il suddetto comitato è patrocinato da comune e provincia di Trieste ed è stato costituito, nei mesi scorsi, con il precipuo fine di promuovere iniziative finalizzate a celebrare l'anzidetta ricorrenza.*

La sede del comitato è presso la « Lega Nazionale », sodalizio che si prefigge di promuovere ovunque la conoscenza, lo studio, l'amore e la difesa della lingua, delle tradizioni e della civiltà italiana della Venezia Giulia. Per perseguire tali fini, indipendentemente da qualsivoglia partito o organizzazione di parte, promuove attività culturali, educative, assistenziali e ricreative di vario genere.

Il comitato in parola ha elaborato il cosiddetto « Progetto Italia » con il quale si prefigge, mediante incontri, mostre, dibattiti, etc., di far meglio comprendere ai giovani

delle scuole cittadine e provinciali il significato della ricorrenza di cui trattasi. Nell'ambito di tale progetto, è stata approntata e distribuita, nelle scuole cittadine, la cosiddetta « Cartella Italia » contenente: la bandiera tricolore; l'inno nazionale; una nota recante una sintesi degli avvenimenti che hanno caratterizzato la storia della città di Trieste e una maglietta con uno dei colori della bandiera italiana, da utilizzare per la realizzazione del più grande tricolore vivente.

Secondo i dati forniti dalla prefettura di Trieste, l'iniziativa riguardante la realizzazione del tricolore vivente, che si è tenuta il 1° giugno 2004 nella centrale piazza dell'Unità d'Italia, ha visto la partecipazione di poco più di 3.000 studenti, a fronte di circa 20.000 « cartelle Italia » distribuite nelle scuole cittadine.

Per quanto concerne in particolare la distribuzione del « kit » nelle scuole — che ha determinato, in ambito locale, una vivace polemica, sfociata in alcuni esposti ovvero denunce — va precisato che, secondo quanto comunicato dalla direzione generale dell'ufficio scolastico regionale per il Friuli-Venezia Giulia, tale iniziativa non è stata concordata con l'amministrazione scolastica; è stata comunque offerta alle istituzioni scolastiche le quali, nell'ambito della propria autonomia, potevano valutare se aderirvi ed eventualmente discutere il contenuto delle « note storiche ». Resta comunque fermo che, per il principio costituzionale della libertà di insegnamento, l'iniziativa in argomento non può obbligare nessun insegnante.

La Direzione scolastica regionale ha comunicato, altresì, che l'ufficio speciale per le scuole italiane in lingua slovena, costituito presso l'ufficio scolastico regionale a norma dell'articolo 13 della legge n. 38 del 2001, ha ritenuto l'iniziativa poco confacente con la realtà di lingua slovena; il che, presumibilmente, ha scoraggiato il « Comitato Tricolore » dall'inviare il materiale a quelle scuole.

Da quanto sopra esposto emerge che le vicende oggetto dell'interrogazione, rappresentate e interpretate da divergenti posizioni e punti di vista, testimoniano di un clima

e di situazioni non ancora completamente serene e pacificate nelle realtà territoriali interessate. Ciò può far presumere che siano ancora vivi e presenti fatti e circostanze che, dall'una e dall'altra parte, hanno seminato morte e sofferenze, hanno profondamente turbato le coscienze, alimentando odi e risentimenti non ancora sopiti.

Un ruolo importante nei termini di conciliazione e di superamento di schieramenti e di strumentalizzazioni può svolgerlo proficuamente proprio la scuola, in un rinnovato quadro di solidarietà prodotta dall'Unione europea che, come è noto, va allargando sempre più i suoi confini.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

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

risulta all'interrogante che il Questore di Caserta nel rilascio di licenze di porto di fucile o di tiro a volo attui misure drastiche nei confronti dei cittadini appassionati di caccia o di tiro;

infatti, sulle licenze di fucile per uso caccia o tiro a volo, il Questore fa apporre la dicitura: « La presente licenza non abilita all'acquisto di armi corte (pistole o rivoltelle) »;

secondo la stessa logica e con dicitura modificata *ad hoc*, i titolari di porto di pistola non possono più acquistare armi lunghe;

è da considerare che ormai da anni a Caserta non vengono più rilasciati nulla osta per l'acquisto di armi e che, alcuni anni fa si è cercato addirittura di bloccare del tutto il rilascio di porto di fucile;

ai cittadini che ottengono o rinnovano le licenze, viene contestualmente notificato un decreto del Questore o del Prefetto (competente per il rilascio di pistola per difesa personale), in cui si spiega che: « all'Autorità di pubblica sicu-

rezza, nel rilascio delle autorizzazioni in materia di armi è riconosciuta, valutate le particolari condizioni dell'ordine pubblico nella Provincia, la potestà di imporre specifiche prescrizioni all'esercizio dell'attività autorizzata, dirette alla tutela della sicurezza pubblica, potestà che deriva dallo speciale rapporto di supremazia tra la predetta Autorità ed il destinatario della predetta autorizzazione». Nel decreto, inoltre, il Questore ritiene di « dover prescrivere che l'autorizzazione di licenza non abilita all'acquisto di armi diverse da quelle per la cui finalità viene concessa »;

si rileva inoltre, che per arginare i fenomeni criminali si deve limitare il numero delle armi illegali, ma non quello delle armi circolanti nei poligoni o nelle zone di caccia, oppure nelle case, debitamente denunciate dai cittadini in regola con la legge;

per quanto riguarda il decreto emesso dal Questore, in cui si dispone di poter acquistare solamente le armi destinate allo specifico uso per cui la licenza è rilasciata, questo a parere dell'interrogante introduce una deroga del regime legale previsto dall'articolo 35 del Testo Unico leggi di pubblica sicurezza. È da notare che un atto amministrativo non può modificare una legge, mentre ciò a giudizio dell'interrogante è avvenuto con il decreto del Questore;

è da segnalare, inoltre, che il Ministero dell'interno con una circolare del 19 aprile 1999, n. 559/C.5692.10089, ha espresso il parere che la licenza di porto di fucile per uso tiro a volo, ha validità per l'acquisto di qualsiasi tipo d'arma e munizione ai sensi degli articoli 35 e 55 del Testo Unico leggi di pubblica sicurezza. Le motivazioni di tale parere sono estensibili alla licenza di porto di fucile uso caccia, rispetto al quale del resto non è mai sorto alcun dubbio interpretativo circa la sua validità per l'acquisto di armi —:

quali interventi intenda intraprendere per annullare le predette decisioni del Questore di Caserta che penalizzano i cittadini e che sono in contrasto con la legge;

se non si ritenga necessario ed urgente emanare una circolare esplicativa che chiarisca i contenuti delle disposizioni riportate in premessa, al fine di evitare ulteriori interpretazioni arbitrarie.

(4-10076)

RISPOSTA. — L'articolo 9 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza attribuisce alle autorità competenti al rilascio di licenze in materia di armi il potere di « modulare » la portata e gli effetti del titolo attraverso la formulazione di prescrizioni per ragioni di pubblico interesse.

Le prescrizioni apposte alle licenze di sua competenza dal questore di Caserta, per cui i titolari di licenza di porto di armi per uso sportivo o di caccia non possono acquistare armi diverse da quelle rispettivamente consentite per l'esercizio di tali attività, sono state riconosciute legittime dai competenti uffici del ministero dell'interno in quanto fondate sulla obiettiva valutazione, incontestabilmente riservata alle autorità provinciali di pubblica sicurezza, dei fenomeni criminali presenti nella provincia, che rendono necessario assicurare un maggior controllo, di tipo preventivo, sull'acquisto e sulla detenzione di armi.

Va inoltre considerato che, nella provincia di Caserta, sono attualmente in corso di validità ben 16.638 licenze di porto di fucile per uso di caccia o sportivo, che costituiscono un numero obiettivamente elevato, tanto più che da alcuni anni è stata rilevata una particolare incidenza di furti, nelle abitazioni, di armi legittimamente detenute, risultate poi immesse nei circuiti commerciali clandestini ed in possesso di gruppi criminali. In qualche caso tali armi sono state utilizzate per commettere gravi delitti.

Le prescrizioni in questione, dunque, vanno viste alla luce delle obiettive condizioni dell'ordine e della sicurezza pubblica nella provincia e costituiscono una delle misure adottate dalla questura di Caserta non tanto per contenere la circolazione delle armi, quanto piuttosto per una più puntuale valutazione preventiva degli acquisti di armi diverse da quelle già legittimamente detenute.

A questo fine sono stati anche intensificati i controlli domiciliari sulle armi detenute e sono stati adottati criteri più rigorosi per la valutazione delle domande di nuove licenze.

In ogni caso, non risultano provvedimenti giurisdizionali che abbiano ritenuto illegittima la apposizione di prescrizioni analoghe a quelle in questione ed anzi il prefetto di Caserta ha fatto presente che in quella provincia, negli unici due casi di ricorso proposto per farne dichiarare la illegittimità, il TAR per la Campania ha respinto le domande incidentali di sospensione dei provvedimenti impugnati.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.

RUSSO SPENA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nel marzo 2000, il compartimento delle Ferrovie dello Stato di Napoli cedeva alla ditta De Vizia di Avellino 5.000 tonnellate di traversine ferroviarie dismesse, poi depositate nell'oasi naturalistica di Conza della Campania;

tale materiale, essendo pericoloso, ha provocato seri problemi d'inquinamento all'intero invaso della diga di Conza della Campania, tanto che il Procuratore della Repubblica di Sant'Angelo dei Lombardi ha sequestrato l'intera area dove erano depositate le traversine ferroviarie;

con il *placet* della Provincia, le traversine dismesse dalle rotaie furono depositate nei pressi della diga, in quanto il Wwf voleva utilizzarle come pezzi di ornamento dell'Oasi, per costruire steccati e recinzioni, ma gli ambientalisti furono bloccati da una modifica al decreto Ronchi nel luglio 2002 che ha inserito le traversine tra i rifiuti pericolosi, quindi, non più utilizzabili;

a questo punto, il Wwf — pare a titolo gratuito — le ha consegnate ad un imprenditore di Mirabella per lo smaltimento;

questi, però, invece di stoccarle le ha vendute come legna da ardere per caminetti e stufe a cittadini ignari della loro pericolosità. Più che calore, emanano cattivo odore e, soprattutto, sostanze tossiche e nocive per la salute e per l'ambiente;

sulle traversine e sulla loro pericolosità si discute da anni, sono trattate con il creosoto, che quando brucia sprigiona una sostanza simile alla diossina ed anche al contatto con l'acqua può essere dannosa —:

quanto hanno pagato le Ferrovie dello Stato alla ditta De Vizia per lo smantellamento delle 5.000 tonnellate di traversine ferroviarie dismesse;

come sia possibile che del materiale destinato allo smaltimento, perché tossico, finisca come legna da ardere, mettendo a repentaglio la salute e l'incolumità di cittadini ignari;

quali iniziative intenda assumere per accertare che (su tutto il territorio nazionale) qualsiasi materiale destinato allo smaltimento venga effettivamente distrutto. (4-05666)

RUSSO SPENA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nel giugno 2000 le Ferrovie dello Stato stipularono un contratto con la De Vizia Transfer SpA per un servizio di « prelievo e trasporto di traverse in legno impregnate con olio di creosoto tolte d'opera e di cumuli di scarti delle traverse medesime, costituenti rifiuti speciali non pericolosi (cod. CER 170201), da avviare a smaltimento o recupero a cura e spesa dell'aggiudicataria »;

il costo complessivo dell'operazione fu stabilito in euro 528.612,58;

l'articolo 2 del contratto (obblighi dell'aggiudicante) prevedeva:

- a) asportazione del materiale;
- b) trasporto del materiale;
- c) avvio allo smaltimento;

punto c), contemplava sia lo smaltimento presso impianti autorizzati, che il recupero del materiale con obblighi, oneri e sanzioni così come previsto dal decreto legislativo n. 22 del 5 febbraio 1997, modificato dal decreto del Ministro dell'ambiente del 5 febbraio 1998 che prevede il reimpiego, anche dopo eventuale rilavorazione, come opere di sistemazione idraulica e agro-forestale in conformità al punto 9.3.3 lettera b) del citato decreto, escludendo usi quali combustibile domestico o come materia per imballaggi contenenti alimentazione umana ed animale. La De Vizia Transfer SpA, secondo quanto scritto nell'oggetto sociale della società, non era abilitata al recupero di rifiuti di legno indicati all'allegato 1, sub-allegato 1, punto 9 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998;

il punto 9.3 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 individua le traverse ferroviarie impregnate di creosoto, con contenuto inferiore a 250g/Kg di legno, quale materiale da poter avviare al recupero. Attività di recupero preventivamente autorizzata e poi controllata dalla provincia di competenza ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997;

la De Vizia non ha mai richiesto l'autorizzazione alla provincia di Avellino, o ad altre province, anzi, ha donato, alla provincia di Avellino, tutte le traverse depositate in un vaso acquifero, parte di un'oasi naturalistica;

per il trasporto, la provincia di Avellino ha pagato 30 milioni di vecchie lire alla De Vizia;

in questo modo la De Vizia ha potuto risparmiare i costi dello smaltimento delle traverse ferroviarie e, nello stesso tempo, ha incamerato 30 milioni delle vecchie lire;

il 23 aprile 2001 l'ASL di Ariano Irpino, visti i danni provocati dalle traverse ferroviarie alle acque dell'invaso, accertava, tramite analisi svolte presso l'Università Federico II di Napoli, che il creosoto presente nelle traverse era superiore a 250g/Kg di legno;

il 21 dicembre 2001, tale materia veniva riclassificata con il codice CER 170204: «legname contenente sostanze pericolose, pertanto, soggetto a mutata normativa di trasporto e smaltimento»;

a parere dell'interrogante, il codice CER 170204 si sarebbe applicato prima della stipula del contratto con la De Vizia, se le Ferrovie avessero provveduto a fare analizzare le traverse, che sarebbero, quindi, state classificate come materiale pericoloso da smaltire in apposite discariche;

questa grave inadempienza delle Ferrovie dello Stato ha permesso alla De Vizia un facile guadagno, e contemporaneamente ha provocato un grave inquinamento ambientale, come accertato dal procuratore della Repubblica di Sant'Angelo dei Lombardi (Avellino) —:

se non ritenga di dover chiedere ai soggetti coinvolti nella vicenda di contribuire alle spese per il disinquinamento dell'oasi naturalistica nella quale sono state depositate le traverse ferroviarie.

(4-06570)

RISPOSTA. — *In merito alle interrogazioni in esame, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito quanto segue.*

L'ex Divisione infrastruttura attuale Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. stipulò con la De Vizia Transfer s.p.a., con formale consegna del servizio nel giugno 2000, un contratto per l'appalto del servizio di prelievo e trasporto di traversine in legno impregnate con olio di creosoto giacenti negli impianti della Direzione compartimentale di Napoli da avviare a smaltimento o recupero a cura e spesa dell'impresa aggiudicataria.

Il contratto in questione prevedeva: asportazione del materiale; trasporto del materiale; avvio allo smaltimento o al recupero del materiale.

All'impresa De Vizia in quanto abilitata al prelievo raccolta e trasporto delle traverse poiché iscritta all'Albo gestori rifiuti poteva quindi essere consegnato il materiale in questione; la stessa era contrattualmente obbligata a prelevare raccogliere e trasportare il materiale in parola per poi conferirli a recupero o smaltimento.

Il punto 9.3 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 sul recupero agevolato dei rifiuti non pericolosi non limitava la possibilità di recupero alle sole traverse impregnate con meno di 250 g/kg di olio di creosoto ma limitava a queste la possibilità di recupero con le procedure semplificate di cui agli artt. 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997 prevedenti in luogo dell'autorizzazione la sola comunicazione preventiva di inizio attività alla Provincia territorialmente competente. Quindi il materiale se avesse avuto più di 250 g/kg di olio di creosoto sarebbe stato sottoposto ad una più complessa procedura quanto al recupero ma rimanendo pur sempre fino a tutto il 2001 rifiuto comunque non pericoloso.

I rifiuti pericolosi erano infatti espressamente elencati nell'allegato al decreto legislativo n. 22 del 1997 nel quale non era in alcun modo menzionato il codice 170201 (all'epoca identificativo del materiale in questione) né in assoluto né con riferimento all'eventuale superamento del limite del 25 per cento di impregnante.

Resta difficile la valutazione da dare alle conclusioni delle analisi effettuate per conto della ASL AVI di Ariano Irpino sulle traverse in questione le quali avrebbero evidenziato un quantitativo di olio di creosoto superiore a 250g/kg.

Infatti i riscontri tecnici e la consolidata prassi gestionale ferroviaria sulla materia consentono di poter affermare che tale soglia è al di sopra dell'effettivo quantitativo di olio di creosoto che può rimanere ancora presente nelle traverse ferroviarie tolte d'opera.

Occorre evidenziare che le traverse vengono disinstallate dalla linea dopo moltis-

simi anni di esercizio e di esposizione all'aria e agli agenti atmosferici. Ciò determina un'inevitabile riduzione del quantitativo di creosoto in esse contenuto rispetto alla concentrazione iniziale.

Va comunque aggiunto che le modalità di impregnazione delle traverse anche nei periodi risalenti più indietro nel tempo (nel corso degli anni si sono via via adottati criteri sempre più restrittivi in conformità all'evoluzione della normativa comunitaria e nazionale cui le Ferrovie dello Stato si sono sempre attenute) hanno sempre previsto l'impiego di olio di creosoto (impregnante) in quantità variabile da essenza ad essenza ma comunque sempre inferiore a 250 g/kg e che una serie di campagne di analisi effettuate dall'Istituto sperimentale delle Ferrovie su campioni di traverse altamente rappresentativi (metodologia IRSA/CNR) forniscono dati complessivamente molto lontani per difetto dal valore di 250 g/kg.

Al riguardo va poi evidenziato che, ai fini dell'esattezza e precisione dell'analisi, la fase di scelta e prelievo delle parti da esaminare delle traverse in legno creosotate è estremamente delicata e complessa. Infatti deve essere attentamente verificato ed assicurato che tali parti siano rappresentative dell'intero materiale compresi quindi gli strati più profondi onde arrivare a stabilire correttamente dalla media delle singole concentrazioni quella effettiva riguardante l'intera traversa.

Prevedendo infatti le modalità di impregnazione delle traverse che l'impregnante sia fatto assorbire a pressione dall'esterno del manufatto le sue varie componenti sono caratterizzate da diversità di concentrazione di olio di creosoto con punte più rilevanti in prossimità degli strati superficiali e basse in quelli più interni.

Il codice CER 170204 (in base al quale le traverse impregnate con olio di creosoto sono in seguito divenute un rifiuto pericoloso indipendentemente dal fatto che contengano o meno più del 25 per cento di tale sostanza) non poteva essere applicato né prima della stipula del contratto con la De Vizia Transfer s.p.a. (nel giugno del 2000*

avvenne la formale consegna del servizio ultimato il 14 dicembre 2000) né successivamente.

Infatti la nuova normativa comunitaria in base alla quale per la prima volta è stato previsto il codice CER 170204* (introdotto dalla Decisione 118/2000 modificativa della Decisione 532/2000) è stata redatta solo nel corso del 2001 ed è entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2002. Pertanto fino al 31 dicembre 2001 tale codice CER non era applicabile e le traverse costituivano come già detto rifiuto speciale non pericoloso.

Va aggiunto che la normativa comunitaria in base alla quale sono stati introdotti i nuovi codici CER è vincolante alla data del 1° gennaio 2002 per gli Stati membri e solo con l'entrata in vigore della Direttiva del 9 aprile 2002 del Ministero dell'ambiente (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 10 maggio 2002) tale normativa e relativi nuovi codici possono considerarsi operativi anche per i singoli soggetti.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

RUSSO SPENA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il sistema assicurativo che opera nel settore marittimo e che fa capo principalmente alle grandi compagnie assicurative con sede in Londra è molto complesso;

in base a tale complesso sistema può avvenire che taluni gruppi armatoriali abbiano maggiore convenienza a veder affondare alcune delle navi della propria flotta anziché farle continuare a solcare i mari;

nel dicembre del '94 la motonave « A. Lauro » affondò a causa di un incendio, dove persero la vita quattro persone;

il commissario di bordo, Costantino Miletta, per aver fatto pubblicamente, dichiarazioni scomode su possibili incendi

all'estremità della poppa, i quali potrebbero essere stati dolosi, ha perso il lavoro;

la « A. Lauro » era di proprietà dell'armatore Aponte, che l'aveva rilevata nel 1990. In pochissimi anni Aponte ha costruito una flotta che si è posizionata ai primissimi posti nel mondo —:

se risulti agli atti della Commissione d'inchiesta costituita dal Ministero dei trasporti quale sia la somma ricevuta da Aponte per l'affondamento della motonave « A. Lauro ». (4-10612)

RISPOSTA. — In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo in esame si rappresenta che dall'esame della « Relazione Finale » redatta in data 23 novembre 1996 dalla Commissione Speciale di inchiesta nominata dall'allora Ministro dei trasporti e della marina mercantile, al fine dell'espletamento dell'inchiesta formale relativa al sinistro occorso alla Motonave « Achille Lauro », nulla risulta in merito alla somma ricevuta dall'armatore Aponte da parte delle compagnie assicurative a seguito dell'affondamento della suddetta unità.

A riguardo, si precisa che al paragrafo 9.2.2 di detta Relazione finale, la Commissione speciale, nel trarre le proprie deduzioni in merito alle cause che hanno determinato il sinistro, si è pronunciata come segue: « La commissione ritiene, infine, che non sia plausibile l'ipotesi di un'azione dolosa diretta a provocare l'affondamento della nave, allo scopo di recare un illecito vantaggio dell'armatore ».

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

la stazione ferroviaria di Forlì (linea Bologna-Ancona) è situata in un bacino di particolare interesse economico, produttivo e direzionale;

la città di Forlì (110.000 abitanti) è capoluogo di Provincia, sede universitaria con importanti Facoltà (Economia, Scienze Politiche, Scuola Superiore Interpreti e Traduttori, Ingegneria Aerospaziale, Corso di Laurea per la cooperazione e il *nonprofit*) sede di manifestazione fieristiche di interesse internazionale;

l'orario ferroviario e la cadenza dei treni non soddisfano le esigenze della realtà forlinese, in particolare per l'assenza di qualsiasi fermata dei treni EuroStar e per la mancanza di treni nelle ore notturne per le coincidenze a Bologna;

il disagio colpisce non soltanto gli utenti ma le condizioni di sviluppo di un territorio contrassegnato da numerose piccole imprese e da un tessuto economico e formativo di particolare interesse —:

come intenda il Ministro intervenire presso Ferrovie dello Stato per rimuovere le difficoltà segnalate a cominciare dal prossimo orario ferroviario. (4-07193)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in argomento, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che la programmazione dell'offerta dei treni della media e lunga percorrenza, regolata sulla base della domanda del trasporto espressa dalla clientela nazionale, comprende i collegamenti cosiddetti veloci e di qualità effettuati con il materiale rotabile eurostar Italia che rappresenta circa il 22 per cento dei treni/chilometro prodotti e dei viaggiatori/chilometro trasportati.*

Tali collegamenti, quindi, privilegiando la velocizzazione come elemento di qualità fermano principalmente nei capoluoghi di regione, ad eccezione, sulla direttrice Adriatica, di qualche città non capoluogo dove alcuni treni eurostar effettuano collegamenti di inizio e fine giornata per collegare quelle località che presentano una notevole richiesta da parte della clientela di media e lunga percorrenza.

Per quanto riguarda la città di Forlì, Ferrovie dello Stato s.p.a. fa conoscere che i dati di vendita origine/destinazione da/per

la città in questione sembrerebbero evidenziare una clientela di breve raggio affluente soprattutto intorno al nodo di Bologna e, pertanto, non interessata a collegamenti eurostar.

Peraltro i collegamenti effettuati con treni notte sono dedicati principalmente alla lunga e lunghissima percorrenza. Per le fasce tra le ore 0.30 e le ore 5.30 la programmazione degli orari si è da tempo orientata al massimo contenimento delle fermate allo scopo di accrescere la sicurezza ed il comfort di viaggio della clientela.

Tuttavia, al fine di valutare adeguatamente le possibilità di sviluppo della stazione di Forlì, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha provveduto ad effettuare un esame dei dati di vendita (origine/destinazione) relativi al bacino di utenza della stazione in questione nel periodo gennaio-agosto 2003.

Da tale indagine è emerso che la consistente quota di traffico di natura pendolare resta su Bologna mentre il restante traffico si ripartisce più o meno equamente su Lombardia, Puglia e Marche.

In particolare, l'analisi dei dati ha evidenziato che il numero dei passeggeri in salita/discesa nella stazione di Forlì nel periodo esaminato è risultato in media di circa 370 unità al giorno nell'ambito della regione Emilia Romagna (di cui l'89 per cento da/per Bologna) pari al 45,7 per cento del traffico totale che gravita sul nodo di Forlì.

Per completezza di informazione si riportano di seguito le percentuali di traffico medio/giorno della stazione di Forlì sulle medie/lunghe distanze interessanti le seguenti Regioni: Lombardia 9,4 per cento, Puglia 8,2 per cento, Marche 7,1 per cento, Lazio 4,3 per cento, Abruzzo 4,2 per cento, Veneto 3,2 per cento, Toscana 2,8 per cento, Piemonte 2,7 per cento, Campania 1,2 per cento.

Per le rimanenti destinazioni (Trentino-Alto Adige, Umbria, Basilicata, Calabria, Molise e Sicilia) il traffico medio/giorno si attesta su valori inferiori allo 0,5 per cento.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

STUCCHI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

a pag. 25, della circolare n. 55 del maggio 2002, al punto 2.2, Percorso formativo B relativo al Piano Nazionale di Formazione degli Insegnanti sulle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione, si specifica che « al fine di garantire ad ogni scuola un collaboratore esperto nell'uso didattico degli strumenti tecnologici con funzioni di consulenza e supporto per gli altri docenti, il progetto prevede che il dirigente scolastico individui un docente di ruolo (due nel caso di scuola dell'obbligo con più di 700 alunni), scelto secondo i seguenti criteri »;

nei criteri sono indicati il « possesso di competenze tecnologiche corrispondenti almeno ai livelli d'uscita del percorso formativo A, nel quale può assumere il ruolo di *tutor* d'aula, » il « possesso di spiccate competenze psico-pedagogiche, didattiche e relazionali comprovate da esperienze e/o titoli, » il « possesso di competenze di tipo progettuale, gestionale, organizzativo e promozionale, comprovate da esperienze e/o titoli, » la « disponibilità a fornire attività di *counseling* sull'uso didattico delle risorse tecnologiche ai colleghi della propria scuola che frequentano il percorso formativo A. »;

in data 8 novembre 2002 — Prot. n. 5287/D18/A/CS — l'Istituto Tecnico Commerciale e Turistico Statale « Vittorio Emanuele II » di Bergamo, in cui è docente, titolare di Cattedra e sede di servizio con contratto a tempo indeterminato (ruolo ordinario), per l'insegnamento di tecnologie dell'informazione e della comunicazione — T.I.C. — il professor Leone Rosario, ha trasmesso, all'Ispettore Responsabile dell'Area I.C.T., dell'Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia, ... le schede di partecipazione relative alla suddetta circolare (scheda *tutor* percorso formativo B e copia attestante l'avvenuta iscrizione tramite INTERNET al corso di formazione) e il *curriculum vitae* presentato dal... docente in parola;

il *tutor* professor Leone Rosario è inserito nell'elenco dei *tutor* del C.S.A. di Bergamo ed è stato designato ed autorizzato, dall'Istituto in discorso, a partecipare al corso di formazione per *tutor* di cui alla circolare n. 55 del 2002, indetto dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia di Milano — in collaborazione con l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Gesù di Milano — come risulta dalla certificazione Prot. n. 2223/D18A del 15 aprile 2003 dell'Istituzione Scolastica di cui è cenno;

il docente in parola, al termine della parte obbligatoria, ha frequentato anche il settore facoltativo del Percorso B conclusosi con la produzione di uno scritto (n. 4 fogli formato « A4 ») ed una prova finale, sostenuta presso il dipartimento di psicologia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Gesù di Milano, il 24 novembre 2003, con un esito valutativo di 98/100;

l'attestazione, rilasciata dall'Università in discorso, è sottoscritta dai docenti responsabili nonché dall'ispettore referente dell'Area I.C.T. dell'Ufficio Scolastico Regionale in parola;

118 docenti alle Istituzioni Scolastiche Statali presenti sul territorio della regione Lombardia, hanno frequentato il Percorso B in discorso conseguendone la relativa attestazione;

su richiesta del professor Leone Rosario, il Centro Servizi Amministrativi di Bergamo, ha proposto, in data 21 aprile 2004 — Prot. N. 8822/C1 —, al Dipartimento per l'Istruzione - Direzione Generale del Personale della Scuola del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, il quesito sulla « validità del titolo percorso formativo — azione B — C.M. n. 55/2002 ai fini delle graduatorie interne d'istituto, ... » —:

quali iniziative, anche di carattere normativo, intenda assumere, affinché l'attestato, rilasciato dal Dipartimento di Psicologia dell'Università in discorso, al *tutor* professor Leone Rosario e ai docenti *tutor*

— azione B — progetto ForTic di cui alla C.M. n. 55 del 2002, possa essere ritenuto equipollente ad uno dei seguenti titoli:

diploma di specializzazione conseguito in corsi post-universitari previsti dagli Statuti ovvero dal decreto del Presidente della Repubblica n. 162/82, ovvero dalla legge n. 341/90 (articoli 4, 6, 8) rilasciati dalle università statali o libere ovvero da istituti universitari statali o pareggiati, ovvero da atenei e/o istituti pubblici universitari, ivi compresi gli istituti di educazione fisica statali o pareggiati nell'ambito delle scienze dell'educazione e/o nell'ambito delle discipline insegnate attualmente dallo scrivente;

corsi di perfezionamento universitari non inferiori ad un anno, previsti dagli Statuti delle università ovvero dal decreto del Presidente della Repubblica n. 162/82, ovvero dalla legge n. 341/90 (articoli 4, 6, 8) rilasciati dalle università statali o libere ovvero da istituti universitari statali o pareggiati, ovvero da atenei e/o istituti pubblici universitari, ivi compresi gli istituti di educazione fisica statali o pareggiati nell'ambito delle scienze dell'educazione e/o nell'ambito delle discipline insegnate attualmente dallo scrivente;

quali improrogabili disposizioni ritenga di dover emanare allo scopo di attribuire il relativo credito al professor Leone Rosario e al personale docente in argomento per la valorizzazione delle risorse umane, considerato l'impegno professionale profuso ed i sacrifici personali ed economici sostenuti in quanto, ancora oggi, i docenti non risultano rimborsati per le spese affrontate nel raggiungere e permanere nella sede milanese. (4-09972)

RISPOSTA. — *Si premette che la diffusione generalizzata dei computer e di Internet ha introdotto, in questi ultimi anni, profondi cambiamenti nei modi di apprendere e di operare delle giovani generazioni.*

Le istituzioni scolastiche, non potendo ignorare tale processo di cambiamento, si sono attivate per fornire alle nuove gene-

razioni l'adeguato supporto di conoscenza e di abilità finalizzato a sfruttare al meglio gli strumenti informatici.

Per raggiungere tali obiettivi è necessario che gli insegnanti siano formati in modo adeguato in quanto la conoscenza di natura tecnica deve essere integrata con la capacità di intrecciare la tecnologia alla didattica, tecnologia e processi di apprendimento.

Pertanto, con decreto 22 marzo 2001, il Consiglio dei Ministri ha varato il piano nazionale di formazione sulle competenze informatiche e tecnologiche del personale della scuola (fondi licenze UMTS), nell'ambito del piano di azione italiano per la società dell'informazione.

Questa amministrazione, con circolare n. 55 del 21 maggio 2002, ha illustrato e fornito le indicazioni utili per attuare il progetto sulle «Attività di formazione inerenti le competenze informatiche e tecnologiche del personale docente della scuola». Tale progetto è stato coordinato dal MIUR, coadiuvato dalle direzioni scolastiche regionali che hanno organizzato e gestito i corsi con l'aiuto anche di agenzie correlate. Lo scopo di tali corsi è stato quello di garantire ad ogni scuola la presenza di un collaboratore esperto nell'uso delle tecnologie nella didattica con funzioni di consulenza e supporto per gli altri docenti.

Il progetto è articolato in tre tipologie di percorsi formativi tesi a dare competenze: A) sull'uso del computer nella didattica e nella gestione della scuola; B) sul coordinamento e orientamento all'uso delle risorse tecnologiche e multimediali nella didattica; C) sulla configurazione e sulla gestione delle infrastrutture tecnologiche nelle scuole.

In particolare, per quanto riguarda l'attestato posseduto dal prof. Rosario Leone, cui l'interrogante fa riferimento nell'interrogazione e per il quale auspica l'equipollenza con diplomi di specializzazione post-universitari o corsi di perfezionamento universitari, si fa rilevare che trattasi, innanzitutto, di un titolo professionale e non culturale, rilasciato al termine del corso formativo sopra indicato, rivolto esclusivamente ai docenti in servizio di ruolo.

Si precisa, inoltre, che il diploma di specializzazione conseguito in corsi post-

universitari e in corsi di perfezionamento universitari hanno delle caratteristiche ben precise quali: una durata biennale, esami specifici per ogni materia nel corso dei singoli anni e un esame finale nel primo caso, una durata non inferiore ad un anno nel secondo caso, ed inoltre essere previsti dagli statuti delle università.

Pertanto, non può parlarsi di equipollenza tra i due titoli sopra citati e quello posseduto dal professore in quanto, nel primo caso si tratta di titoli che sono acquisiti per proprio conto, nel secondo caso si tratta di percorsi di formazione per insegnanti che l'amministrazione scolastica attua allo scopo di sviluppare la professionalità degli stessi anche sull'uso delle tecnologie nella didattica quotidiana.

Si fa presente, infine, che i titoli generali previsti dalle tabelle di valutazione allegate al contratto collettivo nazionale integrativo sulla mobilità del personale della scuola, vengono concordati annualmente in sede di contrattazione tra l'amministrazione e le organizzazioni sindacali di categoria.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, per l'università e per la ricerca: Valentina Aprea.

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

risulta all'interrogante che alla luce delle attuali normative non sarebbe consentito a chi ha acquisito la patente nautica abilitante alla conduzione di navi e natanti marini di poter condurre battelli in servizio pubblico su laghi e fiumi interni;

ciò comporta notevoli difficoltà per le aziende del settore che non riescono a disporre di conduttori di battelli debitamente qualificati —:

quale sia l'esatta situazione del settore stante la normativa in vigore;

se quanto sottolineato dall'interrogante corrisponde al vero, quali siano i motivi per i quali non si ritenga di dover concedere l'autorizzazione a condurre battelli in servizio pubblico nelle acque interne a chi abbia già avuto tale abilitazione per le acque di mare. (4-05264)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo in esame, si fa presente che la normativa vigente in materia di disciplina dei titoli della navigazione interna non consente al personale appartenente alla categoria della gente di mare il passaggio dalla navigazione marittima a quella interna senza il superamento di un esame con esito favorevole.*

L'unica agevolazione che viene concessa al personale marittimo è il riconoscimento della propria indubbia professionalità, attraverso la possibilità di compensare il requisito richiesto al punto 6) dell'articolo 49 del Regolamento di navigazione interna, vale a dire quello che prevede due anni di navigazione in servizio di coperta, con periodi di navigazione marittima e con altri requisiti meglio specificati appunto nel citato articolo 49.

La problematica in argomento tuttavia non risulta essere stata sollevata in passato e, pertanto, non si è ravvisata la necessità di interventi modificativi della normativa che regola i titoli professionali della navigazione interna; normativa come noto risalente all'emanazione del Codice della Navigazione e dei relativi regolamenti di attuazione.

Si pone peraltro in evidenza che, a norma del decreto legislativo 112 del 1998 (articolo 104), la materia dei titoli professionali della navigazione interna non è stata mantenuta allo Stato a differenza dei titoli della navigazione marittima e, pertanto, le funzioni relative sarebbero da considerare passate alle Regioni (articolo 3, comma 7).

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

ZANELLA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

organi di stampa di martedì 29 giugno riportano un problema sollevato dal SAP-Sindacato Autonomo di Polizia, in relazione alla città di Venezia, dove si prevede che i poliziotti di frontiera non potranno usufruire delle ferie dato che il ministero della difesa non ha previsto rinforzi per garantire la sicurezza di porto e aeroporto, a fronte di uno stimato incremento di presenze, a causa del turismo estivo, del 30 per cento;

nella città lagunare, infatti, durante l'estate, si incrementa notevolmente il flusso di turisti che raggiungono la località transitando principalmente dall'aeroporto Marco Polo, terzo aeroporto più importante in Italia con una previsione di sei milioni passeggeri per il 2004, e dal Porto Turistico e Commerciale di Venezia, primo per traffico di passeggeri crocieristico del Nordest;

a controllare il porto, dove attraccano navi e traghetti con migliaia di passeggeri (anche 3.000 su una sola nave) ci sono circa sessanta poliziotti, che oltre ad occuparsi della sicurezza devono anche effettuare i controlli necessari a contrastare l'immigrazione clandestina;

nella scalo aereo Marco Polo operano numerosi vettori a rischio, ad esempio americani, inglesi, israeliani per i quali bisogna attivare una procedura di sicu-

rezza particolarmente rigida e ci sono solo 120 poliziotti al lavoro —:

se il Ministro sia al corrente della situazione;

se non ritenga opportuno intervenire ed inviare unità aggiuntive di rinforzo per evitare che la qualità dei servizi scenda al di sotto dei livelli minimi mettendo a rischio la sicurezza dei cittadini e dei turisti. (4-10377)

RISPOSTA. — *Occorre preliminarmente precisare che la funzione svolta dall'esercito nella difesa dei cosiddetti « punti sensibili » avviene in concorso alle autorità di pubblica sicurezza ai sensi della legge 26 marzo 2001, n. 128.*

Tale concorso è stato ripartito in base ad un programma concordato in sede centrale e disposto con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

In particolare, il prefetto di Venezia, nell'ambito del contingente assegnato per le esigenze della provincia di competenza ed in sede di comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, dispone la ripartizione del personale a protezione degli obiettivi sensibili nel comune di Venezia.

In tale contesto, non risulta siano state rappresentate agli organi centrali della difesa esigenze di rinforzo dei dispositivi indicati dall'interrogante.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.