

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

n. 82

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 2 all'8 luglio 1998)

INDICE

BARRILE: sui titoli professionali per i marittimi (4-04533) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 6109	CAMPUS ed altri: sui collegamenti dell'Alitalia con lo scalo di Alghero (4-02278) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 6125
BETTAMIO: sulla strada statale n. 45 di Valle Trebbia (4-08646) (risp. BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6111	CARUSO Antonino: sul mancato rilascio della patente di guida al signor Arturo Malnati (4-01979) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6126
BOCO: sui diritti per il documentario «Fascist Legacy» (4-08674) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6112	CASTELLANI Carla: sui disservizi presso la stazione ferroviaria di Giulianova (Teramo) (4-03926) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6127
BORNACIN: sulla pensione di invalidità della signora Carmela Matina (4-09633) (risp. PENNACCHI, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	6114	CASTELLI, DOLAZZA: sulla gestione degli slots aeroportuali (4-02676) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6129
BORTOLOTTI: sul degrado della stazione ferroviaria di Vicenza (4-03515) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6115	CECCATO: sul programma pluriennale di attuazione in campo edilizio (4-05258) (risp. BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6132
BORTOLOTTI ed altri: sull'inquinamento elettromagnetico (4-04829) (risp. BINDI, <i>ministro della sanità</i>)	6116	CIRAMI: sul contenzioso fra le Ferrovie dello Stato e la ditta Tedesco Attilio (4-04551) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6133
BRIGNONE: sulla revisione dei veicoli (4-04171) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6122	CORTIANA: sulla gestione del centro doganale intermodale di Segrate (4-03077) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6134
CAMBER: sulla Federazione pugilistica italiana (4-08687) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	6124		

COSTA: sull'ammodernamento della rete ferroviaria nel Basso Salento (4-03840) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 6135	sugli orari di apertura degli uffici della direzione provinciale del Tesoro di Napoli (4-10213) (risp. PENNACCHI, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	Pag. 6153
CURTO: sulla presenza alla trasmissione «Domenica In» dell'assessore pugliese alla sanità in merito al caso Di Bella (4-10843) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6137	LAVAGNINI: sui settori telefonici dell'area dei Castelli romani (4-08946) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6154
CUSIMANO: sul recupero sotto bandiera nazionale della flotta mercantile italiana (4-04608) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6139	MANIERI: sull'edilizia residenziale pubblica nel comune di Martano (Lecce) (4-05132) (risp. MATTIOLI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6156
D'ALÌ: sulla soppressione del collegamento aereo Pantelleria-Trapani e viceversa (4-02326) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6140	MONTAGNINO: sulla soppressione dei collegamenti aerei Lampedusa-Palermo e Pantelleria-Trapani (4-02542) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6157
DE GUIDI: sul blocco del treno IR 2332 Roma-Termini-Ancona avvenuto il 4 ottobre 1996 (4-02620) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6141	sullo sciopero dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato presso il reparto territoriale movimento di Villa San Giovanni avvenuto il 18 novembre 1996 (4-03171) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6158
DEMASI, COZZOLINO: sulla prova d'esame per il rilascio della patente di guida (4-02891) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6142	MUNDI: sullo sbarramento sul fiume Fortore (4-07810) (risp. MATTIOLI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6160
sulla ristrutturazione ferroviaria nella Valle dell'Irno (4-04662) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6143	NOVI: sulle assunzioni effettuate dai vertici della RAI (4-11131) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6163
sullo sportello postale n. 1 di Cava dei Tirreni (Salerno) (4-06502) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6144	PALUMBO: sul passaggio del controllo dei voli nazionali Alitalia dalla sede di Napoli a quella di Roma (4-02373) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6166
DOLAZZA: sulla compagnia aerea Meridiana (4-05955) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6145	PASTORE: sull'assenza di rappresentanti della RAI in occasione dell'inaugurazione dell'Ufficio relazioni con il pubblico di Pescara (4-10563) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6167
FLORINO: sul reclutamento di personale a contratto presso le Ferrovie dello Stato (4-04067) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6146	PASTORE, DI BENEDETTO: sull'aeroporto «Liberi» di Pescara (4-03475) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6168
FUSILLO: sulla società Bari Volley srl (4-08551) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	6148	PEDRIZZI: sul castello di San Martino di Priverno (Latina) (4-00140) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	6169
LAURO: sulla chiusura dell'ufficio postale di Fontana (Napoli) (4-10139) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6151	sulla trasmissione «Chi l'ha visto?» (4-05727) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6171

PERUZZOTTI: sulle linee aeree Alpi Eagles (4-03407) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 6173	SERVELLO: sulla gestione del Teatro stabile di Roma (4-09374) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	Pag. 6189
PIERONI: sulla carenza di personale nel settore postale delle Marche (4-07167) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6175	SPECCHIA: sul passaggio a livello sulla via Appia a Brindisi (4-04143) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6190
PIERONI ed altri: sul Consiglio superiore dei lavori pubblici (4-08207) (risp. MATTIOLI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6176	SPERONI: sul colore delle cassette postali di servizio (4-06878) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6191
PREIONI: sul degrado della stazione ferroviaria di Domodossola (4-05082) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6178	STANISCIA: sui collegamenti aerei Pescara-Linate-Pescara (4-03909) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6192
RECCIA ed altri: sulla paventata soppressione di treni destinati al trasporto di pendolari in Campania (4-03839) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6179	TAROLLI: sulla gestione dello spazio informativo dei telegiornali e giornali radio della provincia di Bolzano (4-08719) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	6193
RONCONI: sulla strada statale n. 77 della Val di Chienti (4-08770) (risp. BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6181	TURINI: sul porto di Portoferraio (4-06551) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6195
SELLA DI MONTELUCE: sulla strada statale detta «panoramica Zegna» (Biella) (4-07306) (risp. BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>)	6183	VERALI, LOIERO: sull'aeroporto di Lamezia Terme (4-00810) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6198
sull'iscrizione all'albo unico nazionale dei promotori finanziari (4-10528) (risp. PINZA, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	6184	WILDE: sul CONI (4-00378) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	6199
SERENA: sulla bonifica da ordigni esplosivi della stazione ferroviaria di San Benedetto Val di Sambro (4-04992) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	6187	sul presidente del CONI Pescante (4-05247) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	6201

BARRILE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che nelle marinerie della città di Sciacca, in provincia di Agrigento, e nel compartimento marittimo di Porto Empedocle prestano la loro attività oltre 3.000 addetti al settore della pesca marittima con circa 400 natanti, per una stazza lorda complessiva di circa 30.000 tonnellate;

che in dette marinerie vi è una forte carenza di titoli professionali quali ad esempio quelli di marinaio autorizzato alla pesca mediterranea e di fuochista autorizzato (articoli 257 e 272 del regolamento della pesca marittima);

che la marineria di Sciacca è la seconda della Sicilia per numero di addetti e natanti, preceduta solo da quella di Mazara del Vallo;

che sia per la marineria di Mazara del Vallo che per quella di Ancona i rispettivi capi compartimento e comandanti delle capitanerie di porto sono stati delegati, in deroga all'articolo 317 del codice della navigazione, ed effettuare l'imbarco immediato degli addetti senza alcuna preventiva autorizzazione in mancanza di titoli professionali e disponibili in loco: ciò in quanto trattasi di esigenze obiettivamente valide, urgenti e non altrimenti superabili;

che le organizzazioni sindacali di categoria di Sciacca hanno più volte chiesto e sollecitato un provvedimento analogo a quello già adottato per le marinerie di Mazara del Vallo ed Ancona, trattandosi di casi assolutamente analoghi,

si chiede di sapere:

se sia stato adottato il provvedimento di autorizzazione di cui sopra;

ove non sia stato ancora adottato, quali siano le ragioni del ritardo o le motivazioni per le quali non possa essere adottato;

se non si ritenga gravissimo tale ritardo poichè esso comporta di fatto un blocco delle attività e dell'occupazione;

quali siano le ragioni, nonostante il ritardo amministrativo, per cui le capitanerie di porto e gli uffici periferici provvedono a sbarcare il personale marittimo in questione e contestualmente ad elevare verbale mediante sanzione amministrativa, considerato che il rinnovo e/o il rilascio di detta autorizzazione consiste in un fatto meramente amministrativo;

quali iniziative concrete si intenda assumere per la modifica dei titoli professionali marittimi, così da superare le situazioni di precariato, incertezza e difficoltà operative tuttora esistenti.

(4-04533)

(4 marzo 1997)

RISPOSTA. – La questione della carenza di marittimi in possesso di titoli professionali adeguati per lo svolgimento delle funzioni di comandante e direttore di macchina a bordo delle unità da pesca è stata affrontata, d'intesa con le organizzazioni di categoria interessate, e sono state predisposte le opportune modifiche al regolamento al codice della navigazione nella parte in cui disciplina i requisiti e le relative abilitazioni per il conseguimento dei titoli professionali.

Con l'entrata in vigore del suddetto provvedimento di modifica dell'attuale disciplina dei titoli professionali marittimi, la cui istruttoria è in fase finale, la problematica in questione potrà dirsi superata.

Nelle more, l'amministrazione non ha inteso delegare altre autorità marittime al rilascio delle autorizzazioni *ex* articolo 317, secondo comma, del codice della navigazione, tenuto conto anche del carattere eccezionale di siffatte autorizzazioni.

Per quanto concerne la marineria di Sciacca, assai numerosa (con circa 160 unità in esercizio), si riscontra una scarsa qualificazione professionale, con la carenza, in particolare, dei titoli di «marinaio autorizzato alla pesca» di «motorista abilitato» e di «marinaio motorista».

Per tale ragione è frequente il ricorso al procedimento previsto dall'articolo 317 che, attraverso fasi diverse, conduce al rilascio dell'autorizzazione all'imbarco da parte dell'amministrazione, ovvero della concessione della proroga trimestrale ad opera del comandante del porto. Va evidenziato, tuttavia, che lo stesso riguarda complessivamente non più di 20-25 motopesca.

In proposito, non risulta che tale procedura comporti tempi lunghi né preoccupanti ritardi svolgendosi normalmente a mezzo fax.

La successiva proroga, infine, di competenza del comandante del porto, viene concessa – di regola – a vista.

Allo scadere del periodo autorizzato è cura quindi degli interessati riproporre in tempo utile istanza per il rilascio di ulteriore autorizzazione, pena la decadenza del titolo per continuare ad esercitare le funzioni di bordo, con la conseguenza che i marittimi autorizzati dovranno essere sbarcati da parte dell'armatore.

In difetto, provvede «d'autorità» l'ufficio applicando, ove ricorrano gli estremi, la sanzione di cui all'articolo 1223 del codice della navigazione, fattispecie applicata da Circomare Sciacca in pochissime occasioni.

Va da sè che tale procedura non può non mantenere il requisito della transitorietà; diversamente, sarebbe vanificata la «ratio» dell'articolo 317, mirante ad assicurare la necessaria idoneità tecnica e professio-

nale da parte di chi esercita tale tipo di attività, garantendo l'opportuna e congrua composizione degli equipaggi; di ciò è consapevole il ceto marittimo interessato, tanto che di recente è stato avviato un corso di preparazione agli esami di «marinaio autorizzato alla pesca», che è in pieno svolgimento ed al quale partecipano oltre 20 marittimi.

Risulta, altresì, che enti ed associazioni locali stanno procedendo al disbrigo delle pratiche necessarie per l'attivazione di ulteriori corsi di qualificazione professionale (anche per il conseguimento di titoli superiori), con il concorso ed il sostegno di enti pubblici (regione e provincia).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

BETTAMIO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.*
– In merito all'ammodernamento della strada statale n. 45 di Valle Trebbia, in provincia di Piacenza;

considerato:

che i lavori di completamento della strada statale n. 45, nel tratto Trebbia-Cernusca, sono stati sospesi dal luglio 1996 senza che, da parte dell'ANAS, sia giunta alcuna comunicazione al riguardo;

che la strada è conforme ai progetti presentati ed approvati,

si chiede di sapere se non si ritenga urgente rimuovere ogni vincolo di sospensione, previo sopralluogo della sovrintendenza ai beni ambientali e monumentali di Bologna, sopralluogo che dovrà essere condotto nei tempi più brevi.

(4-08646)

(21 novembre 1997)

RISPOSTA. – L'opera nella tratta foce del torrente Perino-Due Bandiere e viadotto Donceto, ancora sottoposta a decreto di sospensiva dell'11 agosto 1997, è stata realizzata nel pieno rispetto delle autorizzazioni rilasciate dagli enti ed amministrazioni deputate a concederle.

La collocazione delle opere nella tratta oggetto del decreto di sospensiva è conforme a quanto autorizzato, ad eccezione di un primo tratto (circa metri lineari 235) ove si è avuto un modesto spostamento (circa metri lineari 3-4).

Detto modesto spostamento, come normalmente accade, si è determinato all'atto di riportare il tracciato stradale materialmente sul terreno ed ha comportato un'ubicazione dell'opera, nel tratto citato, più a monte, cioè più lontano dall'alveo.

Come già esposto, l'opera è stata realizzata così come autorizzata e quindi non si ritiene accoglibile la richiesta di demolizione di quanto

già costruito che, trattandosi di opere di fondazione, ha una notevole incidenza sull'intero costo dell'opera.

I lavori in corrispondanza della foce del torrente Perino hanno necessariamente comportato, da parte dell'impresa costruttrice, l'installazione del cantiere per la realizzazione dell'opera.

Sulla base di quanto esposto l'ANAS, con nota n. 2808/2828 del 21 gennaio 1998 ha fornito al Ministero per i beni culturali e ambientali quegli elementi di chiarimento necessari per permettere la revoca *in toto* del decreto di sospensiva.

In riferimento a ciò, il succitato Ministero, con nota n. 4613 del 12 marzo 1998, ha precisato che per quanto attiene i lavori relativi al primo tratto stradale (da inizio lotto allo svincolo di Perino), essi sono da tempo sbloccati; per quanto invece al secondo stralcio (tuttora sospeso Perino-Due Bandiere), si è ormai da diversi mesi in attesa di invio da parte dell'ANAS e dell'amministrazione provinciale di Piacenza della più volte annunciata nuova progettazione, su cui il Ministero per i beni culturali ha già dato le necessarie indicazioni operative.

Anche per il terzo stralcio (lotto Due Bandiere-Cernusca) si è in attesa della riprogettazione del tratto da parte dell'amministrazione provinciale, su cui pure sono state fornite indicazioni operative di carattere generale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

BARGONE

(3 giugno 1998)

BOCO. – Ai Ministri delle comunicazioni e degli affari esteri e per gli italiani all'estero. – Premesso:

che il discorso pronunciato oggi ad Addis Abeba dal Presidente Scalfaro contro l'aggressione italiana all'Etiopia nel 1935 fa onore al nostro paese e ristabilisce una verità troppo a lungo nascosta e negata;

che in data 1 gennaio 1990 la RAI acquistava dalla BBC britannica i diritti esclusivi per l'Italia relativi alla trasmissione del documentario «Fascist legacy» («Eredità fascista») della serie «Timewatch»;

che tale documentario trattava l'argomento dei crimini di guerra commessi dall'Italia durante la conquista dell'Etiopia e durante la II Guerra mondiale in Jugoslavia;

che in particolare, tale filmato informava, con dovizia di dettagli e tramite testimonianze, foto, filmati d'epoca e riproduzione dei documenti di autorizzazione, l'uso di gas nervini da parte delle forze armate italiane in Etiopia, condannato oggi dal Presidente Scalfaro;

che i diritti per l'uso di tale documentario scadevano il 30 settembre 1994, senza che il filmato fosse mai programmato dalla televisione di Stato;

che tale omissione non solo dimostra un uso spregiudicato del denaro pubblico, ma costituisce soprattutto una violazione del diritto all'informazione del popolo italiano su un argomento di fondamentale importanza ai fini della conoscenza della verità storica e delle responsabilità derivanti dalla tragica avventura fascista in Etiopia,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che, anche alla luce delle dichiarazioni di oggi del Presidente Scalfaro, non sia il caso di disporre che la RAI rinegozi immediatamente con la BBC i diritti per «Fascist legacy», al fine di permettere al popolo italiano di confrontarsi finalmente con una parte non secondaria della nostra storia e della nostra identità nazionale;

se si sia a conoscenza del fatto che la RAI, avendo acquistato i diritti per il suddetto documentario «Fascist legacy», permetteva che i termini di decorrenza per tali diritti scadessero senza che il documentario fosse mai utilizzato;

se si sia a conoscenza delle ragioni che hanno indotto i responsabili della TV di Stato a prendere la decisione di non mostrare un documentario di tale importanza.

(4-08674)

(25 novembre 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno rammentare che la legge 14 aprile 1975, n. 103, ha attribuito la materia dei controlli sulla programmazione della RAI alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame si è provveduto ad interessare la predetta concessionaria la quale ha comunicato che effettivamente erano stati acquistati, per gli anni 1990-1994, i diritti televisivi per la trasmissione del documentario «Fascist legacy» della serie Time-watch.

La società concessionaria, nel confermare che il predetto documentario non è mai stato trasmesso, ha fatto presente che l'attuale responsabile della rete, nominato l'8 agosto 1996, ha riferito di non essere a conoscenza dei motivi che hanno indotto i precedenti direttori, nell'ambito dell'autonomia gestionale loro garantita, a non utilizzare il prodotto.

La medesima RAI ha comunque assicurato che verrà presa in considerazione la possibilità di riacquistare i diritti di antenna del documentario in questione.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

BORNACIN. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che la signora Carmela Matina, nata a Seminara Calabria (Reggio Calabria) il 28 agosto 1915 e residente in Albenga (Savona), via Medaglie d'Oro 17, vedova e senza familiari conviventi, ha visto riconosciuto l'aggravamento del proprio grado di invalidità, pari attualmente al 100 per cento dalla commissione di prima istanza di Albenga della ASL savonese;

che le condizioni economiche, di salute – e dunque la necessità di cure – nonchè la necessità di assistenza rendono urgente l'erogazione della quota integrativa di pensione corrispondente al nuovo grado di aggravamento,

si chiede di sapere quali si ritenga che siano i termini di tempo previsti per l'erogazione della suddetta integrazione.

(4-09633)

(12 febbraio 1998)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, intesa a sollecitare la definizione della pratica di aggravamento dell'invalidità relativa alla signora Carmela Matina, nata a Seminara Calabria (Reggio Calabria) il 28 agosto 1915 e residente in Albenga (Savona).

Al riguardo, si fa presente che, in base alla vigente normativa, la competenza di questa amministrazione è limitata al controllo dei verbali di visita emessi dalle aziende sanitarie locali in relazione ad istanze intese ad ottenere i benefici di invalidità civile, che deve essere effettuato dalle commissioni mediche periferiche per le pensioni di guerra e di invalidità civile nel termine di 60 giorni dalla ricezione dei verbali stessi.

La liquidità delle provvidenze economiche eventualmente spettanti a seguito del riconoscimento delle malattie invalidanti rientra, invece, nelle attribuzioni del Ministero dell'interno, il quale vi provvede per mezzo delle prefetture.

Per quanto riguarda il caso in questione, si precisa che il procedimento di accertamento sanitario di competenza del Ministero del tesoro nei confronti della signora Matina risulta concluso. Infatti, il verbale di visita emesso dalla commissione di Albenga, presso l'azienda sanitaria locale n. 2 savonese, il 25 marzo 1997 è stato trasmesso il 3 aprile 1997 alla commissione medica periferica di Savona la quale, nella seduta del 7 aprile 1997, ha confermato il giudizio medico legale espresso ed ha restituito, in data 8 maggio 1997, detto verbale alla suindicata azienda sanitaria per gli ulteriori adempimenti di competenza.

Si soggiunge, infine, che la normativa vigente (articolo 6 del decreto legislativo n. 509 del 1988) prevede nei confronti dei soggetti ultrasessantacinquenni il riconoscimento dell'invalidità civile ai soli fini dell'assistenza socio-sanitaria (fornitura di protesi) o della concessione dell'indennità di accompagnamento qualora siano accertate le condizioni

di difficoltà a deambulare senza l'aiuto permanente di un accompagnatore ovvero di compiere autonomamente gli atti quotidiani della vita.

L'articolo 8 del citato decreto legislativo stabilisce inoltre che sono ammessi al godimento della pensione per inabilità totale solo i mutilati ed invalidi civili e i sordomuti di età compresa tra il diciottesimo e il sessantacinquesimo anno.

Alla luce delle suesposte considerazioni non sembra, pertanto, che il riconoscimento dello stato invalidante della signora Matina dia diritto all'erogazione di alcun trattamento economico da parte del Ministero dell'interno.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PENNACCHI

(23 giugno 1998)

BORTOLOTTI.— *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* —
Premesso:

che i passeggeri che usufruiscono in questo periodo della stazione di Vicenza vanno incontro a gravi disagi arrecati dal ridotto numero di sportelli aperti al pubblico, dal mancato funzionamento delle tabelle elettroniche poste nei sottopassaggi, nell'atrio e sotto le pensiline (situazione verificatasi anche lo scorso anno per alcuni mesi);

che lo scalo vicentino è l'unico nella tratta Torino-Venezia a non essere dotato di canalizzazione degli scambi (ancora oggi è visibile l'addetto che — a volte in bicicletta — raggiungere lo scambio per manovrarlo);

che è stridente il contrasto con i vicini scali di Verona e di Padova, ove le Ferrovie dello Stato hanno speso senza economia per «l'immagine» della stazione (affreschi, mosaici, gallerie in vetroresina, pavimenti decorosi, sale d'attesa veramente confortevoli, negozi, bar, eccetera); a Vicenza non si è fatto nulla a parte il pavimento dell'atrio, di gusto peraltro non eccelso,

si chiede di sapere:

come mai la stazione di Vicenza sia stata trascurata fino a permettere che raggiungesse queste pietose condizioni;

quali immediati interventi siano previsti per far fronte a questa situazione.

(4-03515)

(19 dicembre 1996)

RISPOSTA. — Si porta a conoscenza che, nell'ottica di una valorizzazione dell'impianto, sono in corso i lavori per dotare la stazione di una «biglietteria dedicata», struttura specializzata nelle operazioni di bigliet-

teria più complesse e la cui operatività, riservando agli sportelli le operazioni di *routine*, consente un più snello svolgimento dell'attività degli stessi.

I disservizi ai tabelloni elettronici sono imputabili all'obsolescenza del sistema, ancora a funzionamento manuale e, purtroppo, soggetto a ripetuti guasti; il suo rinnovo è già stato finanziato e con il nuovo progetto, completamente automatizzato, sarà possibile gestire in futuro anche le informazioni della linea Vicenza-Schio.

Per gli interventi strutturali di ammodernamento della stazione vicentina c'è da considerare che richiedono investimenti notevoli, al momento non disponibili, e che sono strettamente connessi con lo spostamento dello scalo merci, che comporterà sicuramente interessanti opportunità complessive di valorizzazione della stazione stessa.

In attesa, quindi, di un progetto organico e dei relativi finanziamenti sono previsti lavori manutentivi di miglioramento ambientale, in parte già realizzati, quali porte di accesso automatiche, abbattimento delle barriere architettoniche, rifacimento dei servizi igienici, riordino del piazzale esterno e dotazione di un nuovo e capiente parcheggio per bici e motocicli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

BORTOLOTTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, PIERONI, RIPAMONTI, SARTO, SEMENZATO. – *Ai Ministri della sanità e dell'ambiente.* – Premesso:

che la VIII Commissione ambiente della Camera ha approvato in data 22 novembre 1995 la risoluzione n. 7-00464 che impegna il Governo, tra l'altro, «a predisporre un quadro normativo organico per la tutela dall'inquinamento elettromagnetico ed a modificare le normative esistenti conformandole al principio della massima cautela anche per quanto riguarda gli effetti a lungo termine delle esposizioni, tenuto conto dei valori espositivi ritenuti pericolosi dalla ricerca epidemiologica»;

che in data 2 ottobre 1996 il Ministro della sanità, con circolare protocollo 1.400.7.10.600, ha avviato la costituzione di un «gruppo di lavoro interdisciplinare», incaricato di approfondire le problematiche connesse con l'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici generati dagli elettrodotti e dalle altre sorgenti necessarie per esigenze produttive;

che in data 6 marzo 1997 ha avuto luogo l'incontro tra il Ministero della sanità e il coordinamento nazionale dei comitati per la tutela dai campi elettromagnetici (CONACEM), nonché delegazioni dei comu-

ni di Striano e di Arezzo, con la partecipazione di parlamentari nazionali e regionali del Veneto;

che in tale occasione è stato richiesto, tra l'altro, ai rappresentanti del Ministero quale fosse lo stato di attuazione della suddetta circolare;

che a tale richiesta il dottor Crescimanno, dirigente la competente divisione del Dipartimento prevenzione, ha dapprima mostrato di non conoscere la circolare e susseguentemente ha ammesso che non si è ancora provveduto alla costituzione del «gruppo di lavoro interdisciplinare» previsto;

che nella stessa occasione è stata richiamata dal Conacem, con riferimento alla protezione da esposizioni a campi elettromagnetici a radiofrequenza e microonde, l'osservanza della vigente circolare del Ministero della sanità 12 novembre 1982, n. 69, e del relativo documento tecnico di riferimento, redatto dalla commissione interministeriale nominata con decreto 4 agosto 1981;

che lo stesso funzionario (risultato poi essere stato il segretario della citata commissione interministeriale) ha sostenuto la non ufficialità e la non rilevanza del documento medesimo, costringendo l'associazione ambientalista a mostrare copia della circolare medesima, a firma dell'allora ministro Altissimo, e a ricordare che i valori-limite fissati nel citato documento della commissione interministeriale sono stati assunti dalle regioni Piemonte (legge regionale n. 11 del 1986), Lazio (legge regionale n. 56 del 1989), Abruzzo (legge regionale n. 20 del 1991), Puglia; detti valori-limite sono esplicitamente richiamati, come valori mutuati dalla circolare n. 69/82, nello stesso articolato del regolamento attuativo della legge regionale del Piemonte (articolo 4);

che lo stesso funzionario, in esito alla richiesta di accesso del suddetto documento tecnico della commissione interministeriale, presentata dall'associazione Codacons al Ministero della sanità ai sensi della legge n. 241 del 1990, non è stato in grado, per asseriti problemi di archivio, di trasmettere la copia richiesta, trasmettendo in sostituzione un estratto degli atti di un convegno di radioprotezionisti tenuto a Genova nel 1982 (ad un attento esame, il numero 69 della circolare appare incompatibile con la data della medesima, 12 novembre 1982),

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se l'assenza del Ministro della sanità al citato incontro con le associazioni e le autorità locali non sia da intendere come una sottovalutazione della problematica dell'inquinamento elettromagnetico;

se non si ritenga che l'occultamento della circolare n. 69/82 del Ministero della sanità e del relativo documento tecnico della commissione interministeriale citata, o comunque la sua sottovalutazione, risultante da diversi atti della citata divisione e di altri organi del Ministero della sanità, non sia stato finalizzato a favorire l'introduzione nel paese di di-

spositivi elettromagnetici, il cui impiego sarebbe risultato vietato in base alla circolare («varchi magnetici», telefoni cellulari TACS, antenne radio in onda media);

se non si ritenga di procedere, per quanto sopra esposto, a sollevare dalla responsabilità della citata divisione il suddetto funzionario e a chiarire le segnalate incongruenze accertando il vero contenuto e i veri riferimenti della circolare n. 69/82 detta;

quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano assumere in attuazione della risoluzione parlamentare detta, per la quale il Governo si era impegnato a provvedere, e se non ritengano doveroso accelerare ogni possibile iniziativa al fine di contenere il crescente diffondersi dell'inquinamento elettromagnetico e di prevenire la tensione sociale di quanti si vedono ingiustamente e indebitamente esposti.

(4-04829)

(18 marzo 1997)

RISPOSTA. – Come ricordato nell'interrogazione, il 6 marzo 1997 si è tenuto presso questo Ministero, presieduto dal Capo di Gabinetto del Ministro, un incontro con rappresentanti del Coordinamento nazionale dei Comitati per la tutela dai campi elettromagnetici (Conacem), con alcuni parlamentari e con delegazioni dei comuni di striano e di arezzo, particolarmente interessati, dedicato al problema dei rischi sanitari connessi all'esposizione a tali radiazioni non ionizzanti.

Spiace constatare come, nell'occasione, per una serie di incresciosi equivoci e malintesi malauguratamente insorti nel corso dell'acceso dibattito, si siano verificate palesi quanto deprecabili incomprensioni fra alcuni dei convenuti ed il dirigente medico ministeriale responsabile del settore, che sole possono spiegare talune affermazioni inusitatamente polemiche riprese nell'interrogazione e, soprattutto, alcuni giudizi davvero ingenerosi, e comunque del tutto immeritati ed ingiustificati anche alla semplice luce dei fatti, ivi espressi nei confronti dello stesso dirigente.

Questa circostanza appare doppiamente sfortunata, perchè non v'è chi non veda come quanto più l'amministrazione sanitaria si trovi impegnata nella difficile soluzione di problemi estremamente delicati e complessi, quale è quello della salvaguardia della salute contro i campi elettromagnetici, tanto più essa, ed i suoi singoli esponenti direttamente e quotidianamente investiti, avrebbero bisogno della fiducia e del contributo, dialettico ma pieno e costruttivo, a maggior ragione delle associazioni che si fanno portavoce dei bisogni dei cittadini.

Passando, ora, all'esame dei singoli fatti contestati, va innanzitutto chiarito, come hanno ritenuto doveroso puntualizzare gli stessi ricercatori dell'Istituto superiore di sanità intervenuti nella riunione, che nel corso di essa da parte dei rappresentanti del Conacem è stato chiesto in modo preciso e puntuale al dottor Crescimanno, dirigente medico ministeriale responsabile del settore, in riferimento alla nota n. 1.400.7.10.600 del 2 ottobre 1996 – da essi impropriamente definita

«circolare» – di confermare l'esistenza o meno di una commissione del Ministero per l'approfondimento delle diverse problematiche relative ai campi elettromagnetici. Indubbiamente a questa specifica domanda è stato allora risposto in senso negativo, nè avrebbe potuto essere altrimenti.

Infatti, premesso che la nota summenzionata non costituiva una «circolare», bensì soltanto una lettera inviata a diverse amministrazioni proprio per acquisire la designazione di un rappresentante nel costituendo «gruppo di lavoro» interdisciplinare per l'approfondimento di tali problematiche, alla data della riunione la costituzione di quest'ultimo come ebbe a chiarire il dottor Crescimanno – era stata predisposta ma non ancora attuata, per la mancata designazione dei propri rappresentanti da parte di diverse istituzioni interessate.

Quindi, se l'esitazione iniziale di detto dirigente è facilmente spiegabile con l'improprio quesito rivolto su una «circolare» di cui non era a conoscenza e che, in effetti, era come tale inesistente, riguardo alla non ancora intervenuta costituzione del «gruppo di lavoro» lo stesso funzionario, lungi dal dover fare qualsivoglia «ammissione», si è limitato a spiegare i motivi di un ritardo che, per quanto già chiarito, non era in alcun modo imputabile al Ministero della sanità.

Riguardo all'«osservanza della vigente circolare del Ministero della sanità 12 novembre 1982, n. 69, e del relativo documento tecnico di riferimento redatto dalla commissione interministeriale nominata con decreto 4 agosto 1981», è agevole quanto doveroso precisare che i chiarimenti al riguardo espressi dallo stesso dirigente risultano ineccepibili ed assolutamente condivisibili, sia sotto il profilo giuridico sia sul piano della realtà dei fatti.

Quindi, non può che ribadirsi quanto allora espresso dal dottor Crescimanno ed ulteriormente puntualizzato dal dottor Vecchia, dirigente di ricerca dell'Istituto superiore di sanità presente alla riunione: tale circolare è stata a suo tempo diramata con il solo scopo di fornire alle autorità sanitarie delle regioni e delle province autonome un'opportuna informativa di carattere generale e preliminare sulla portata della problematica inerente alla protezione dall'esposizione a campi elettromagnetici a radiofrequenza ed a microonde, in vista di un'organica normativa del settore, fin da allora invano auspicata.

Del resto, tali caratteristiche erano chiaramente desumibili dal suo stesso titolo, che – come potrà riscontrarsi dalla copia allegata – recitava letteralmente «Radiazioni non ionizzanti. Protezione da esposizione a campi elettromagnetici a radiofrequenza e microonde. Informativa generale in vista di una prossima normativa settoriale». Quindi, come ebbe a precisare anche il dottor Crescimanno, non si trattava e non si tratta di affermare o negare l'ufficialità – palese e inoppugnabile – della circolare, bensì di circoscrivere correttamente la portata della sua efficacia.

In questo senso era e resta giuridicamente insostenibile la tesi – sostenuta dai rappresentanti del Conacem – del valore di strumento normativo da attribuirsi alla circolare, tanto più che persino il «documento

tecnico», in essa richiamato quale potenziale base per l'elaborazione di un appropriato schema di normativa in materia, e cioè come presupposto di una legislazione futura, era allora anch'esso in fase di avanzata stesura, ma non ancora definito.

È vero e incontrovertibile, quindi, quanto precisato nell'occasione dal dottor Crescimanno: non su un'asserita «non ufficialità» della circolare, ma sulla sua effettiva «non rilevanza» dal punto di vista giuridico-normativo ai fini considerati, per la concreta impossibilità di attribuirle, in tal senso, un qualsivoglia carattere «vincolante».

D'altra parte, l'allegato alla circolare non era in alcun modo identificabile con il «documento tecnico», a quella data non ancora pervenuto alla stesura finale da parte della relativa commissione di studio.

In definitiva, quindi, non può considerarsi realistica ed appare comunque ingiustificata l'accusa, pure rivolta nell'interrogazione allo stesso dirigente ministeriale, di aver «occultato o almeno sottovalutato» la circolare n. 69 del 1982 e il relativo documento tecnico della commissione interministeriale, risultando evidente da quanto da egli esposto nel corso della riunione e dalla contestuale presa di posizione del dottor Vecchia dell'Istituto superiore di sanità il suo solo, specifico intento di ricondurre il problema nei suoi giusti termini, evitando di attribuire ad una circolare una portata giuridico-normativa cogente e vincolante, che, come tale, ovviamente non ha mai avuto, nè potrebbe in nessun caso avere.

È vero, invece, che detto «documento», una volta definito, è stato successivamente trasposto da parte di questo Ministero in uno schema di disegno di legge, trasmesso dall'ufficio legislativo a tutte le amministrazioni a vario titolo interessate al problema delle radiazioni non ionizzanti, per acquisirne preventivamente il prescritto parere formale. Purtroppo, i numerosi e sostanziali rilievi opposti a tale schema da alcune di esse, ancorchè avessero attivamente partecipato con propri qualificati rappresentanti ai lavori di stesura dello stesso «documento tecnico» che ne aveva costituito la base, ostacolarono di fatto in modo insuperabile l'ulteriore seguito dello schema di disegno di legge, che, di conseguenza, non potè mai pervenire all'esame del Consiglio dei ministri, nè tantomeno, delle competenti Commissioni parlamentari.

In questo senso, riguardo all'affermazione, riportata nell'interrogazione, secondo cui lo stesso dirigente «in esito alla richiesta di accesso al suddetto documento tecnico della commissione interministeriale... non sarebbe stato in grado, per asseriti problemi di archivio, di trasmettere la copia richiesta, trasmettendo in sostituzione un estratto degli atti di un convegno di radioprotezionisti tenuto a Genova nel 1982», è opportuno precisare come il dottor Crescimanno, non reputando possibile fornire la relativa bozza di schema di disegno di legge, che quale atto normativo non aveva mai potuto rivestire carattere di ufficialità non essendo mai stata fatta propria dal Governo, ritenne opportuno, per com-

pletezza di informazione, trasmettere i citati «atti» del convegno di Genova che contenevano lo stesso «documento tecnico».

Nonostante avesse dovuto prendere atto di tali divergenze e difficoltà, allora apparse insuperabili, nelle intese con le altre amministrazioni interessate, nondimeno questo Ministero non ha lesinato il proprio impegno nell'intento di giungere ad una soluzione normativa.

Infatti, già nel corso del 1988, tenendo conto delle più recenti acquisizioni scientifiche in materia e, in particolare, delle nuove «raccomandazioni» dell'IRPA-INTRC (International radiation protection association-International non ionizing radiation committee) dello stesso anno, come pure delle continue sollecitazioni delle popolazioni più direttamente coinvolte, perchè residenti in prossimità di ripetitori televisivi, questo Ministero non mancò di aggiornare la bozza di normativa originaria.

Sia pure attraverso notevoli difficoltà, nel 1990 tale schema, aggiornato, veniva nuovamente sottoposto alla preventiva adesione delle amministrazioni interessate, ma risultava impossibile, ancora una volta, raggiungere le intese indispensabili a trasformarlo in uno schema normativo del Governo.

Prendendo forzatamente atto di tale situazione, questo Ministero e, per quanto di sua specifica competenza, il Dicastero dell'ambiente avvalendosi di quanto previsto dall'articolo 2, comma 14 della legge 8 luglio 1986, n. 349, hanno allora assunto l'iniziativa di predisporre due distinti schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri - ciascuno da sottoporre comunque al «concerto» dell'altro - per fissare i limiti di esposizione ai campi elettromagnetici nell'intervallo di frequenza tra 100 kHz e 300 Ghz (radiofrequenze e microonde) il Ministero della sanità per quanto concerne gli ambienti di lavoro e, rispettivamente, il Ministero dell'ambiente riguardo agli ambienti di vita.

I due distinti schemi così definiti, proposti sulla base delle più aggiornate raccomandazioni dell'IRPA-INIRC e della norma sperimentale del Cenelec (Comitato europeo per la normalizzazione elettrotecnica) 50166-2, approvata dal Comitato elettrotecnico italiano in data 8 maggio 1995, vengono, peraltro, a superare i limiti di esposizione che erano stati previsti nella bozza di disegno di legge dianzi ricordata.

Riguardo, in particolare, allo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri elaborato e proposto dal Ministero dell'ambiente, va detto, peraltro, che le numerose riserve avanzate sulla sua sostanza dall'Istituto superiore di sanità non hanno finora consentito a questo Ministero di esprimere su di esso il parere favorevole di competenza che sarebbe indispensabile ai fini del prescritto «concerto».

A sua volta, l'altro schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di competenza di questo Ministero, dopo aver ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore di sanità nel dicembre 1995 ed essere stato trasmesso nell'aprile 1996 ai Dicasteri dell'ambiente e del lavoro e della previdenza sociale per il necessario «concerto», otte-

nendo nel febbraio 1997 il parere favorevole del Ministero dell'ambiente, dopo il necessario parere del Ministero del lavoro dovrà, comunque, venir sottoposto al vaglio della Conferenza permanente Stato-regioni, anche per uniformità di procedura rispetto a quella seguita dal Ministero dell'ambiente con il parallelo schema normativo di sua competenza.

Le iniziative e gli adempimenti adottati, fra notevoli difficoltà, dallo stesso dirigente medico in esame in questo settore quantomai complesso e delicato, in stretta collaborazione con gli esperti dell'Istituto superiore di sanità, appaiono, quindi, palesemente impegnativi e meritori e come tali, insieme alla proficua ed approfondita esperienza tecnico-scientifica in esso maturata, gli hanno valso di recente da parte del Ministro - nell'ambito dell'organica ristrutturazione dei Dipartimenti e Servizi del Ministero - la rinnovata attribuzione delle funzioni in precedenza rivestite.

Frattanto, l'esigenza di approfondire in tutte le loro possibili componenti queste problematiche di estrema complessità, conciliando per quanto possibile in modo appropriato l'esigenza primaria di salvaguardia della salute dei cittadini con i diversi aspetti di carattere economico e sociale connessi allo sviluppo tecnologico delle strutture della produzione e dei servizi di un moderno paese industrializzato, hanno spinto i Ministri della sanità e dell'ambiente a costituire con provvedimento interministeriale un gruppo di lavoro apposito, coordinato dai rispettivi Sottosegretari di Stato delegati alle funzioni in materia ambientale, del quale fanno parte anche rappresentanti del Dicastero delle comunicazioni e di quello dell'industria, del commercio e dell'artigianato. A tale gruppo di lavoro, istituito presso il Ministero dell'ambiente, è stato espressamente attribuito il compito di predisporre in tempi brevi una bozza di testo normativo organico sulla tutela della salute, della popolazione e dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico, con particolare riguardo all'obiettivo di un razionale inserimento degli impianti e delle attrezzature nel territorio. Ciò, ovviamente, dopo aver approfondito in tutte le sue possibili implicazioni l'intera questione della pericolosità dell'esposizione ai campi elettromagnetici generati dalle linee elettriche ad alta tensione e ad altre sorgenti di radiazioni elettromagnetiche non ionizzanti.

Il Ministro della sanità

BINDI

(19 giugno 1998)

BRIGNONE. - *Al Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* - Premesso:

che l'articolo 140 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, concerne le modalità di concessione delle revisioni delle autovetture a consorzi costituiti tra imprese esercenti l'attività

di autoriparazione, ubicate nello stesso comune e in numero non superiore a quattro;

che l'articolo 141 di detto decreto del Presidente della Repubblica stabilisce altresì che i soci del consorzio, se non in possesso di idoneo titolo di studio, non possono divenire responsabili tecnici, ma essere assunti come dipendenti (*status* incompatibile con la figura di imprenditore artigiano);

considerato:

che il futuro regime delle operazioni di revisione obbligatoria dei veicoli a motore comporterà per l'utenza una frequenza di revisioni diversa da quella attuale;

che la capillare distribuzione sul territorio delle imprese artigiane di autoriparazione, riconosciute professionalmente dall'applicazione della legge n. 122 del 1992, risponderebbe meglio alle esigenze dell'utenza, costituendo una rete di imprese qualificate sul territorio;

che nei comuni di piccole dimensioni, prevalenti in molte province del Nord, è praticamente impossibile raggruppare il numero di imprese necessario all'istituzione del centro di revisione,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano penalizzante quanto disposto dagli articoli su menzionati, in relazione ai vincoli di natura numerica e territoriale che, di fatto, rendono impraticabile ai consorzi ed alle cooperative l'effettuazione delle revisioni;

se, in tal senso, non si ritenga necessario adottare le necessarie misure al fine di modificare il contenuto degli articoli in questione, approntando una normativa che consenta di superare il limite comunale per la residenza delle aziende aderenti al consorzio o alla cooperativa, che conferisca al responsabile tecnico la possibilità di svolgere la sua funzione presso più sedi operative del consorzio o della cooperativa e che preveda la possibilità per i soci del consorzio o della cooperativa di ottenere la qualifica di responsabile tecnico, anche in difetto dei titoli di studio, in forza dell'esperienza acquisita in anni di attività svolta nel settore dell'autoriparazione.

(4-04171)

(12 febbraio 1997)

RISPOSTA. — Le procedure per l'affidamento in concessione agli operatori privati del servizio di revisione dei veicoli a motore, con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate o capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, hanno preso l'avvio a distanza di 5 anni dall'emanazione della legge n. 122 del 1992, come poi modificata nel 1993 dall'articolo 80 del codice della strada, a causa sia del notevole numero di regolamenti da emanare, sia delle molteplici problematiche rappresentate dagli operatori del settore.

La volontà di consentire l'accesso al mercato a tutte le tipologie di aziende è chiaramente dimostrata dalla possibilità di formare consorzi

tra piccole imprese prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610 del 1996.

A tale riguardo, si fa inoltre presente che è allo studio dell'amministrazione una modifica dell'articolo 239 del regolamento di esecuzione del codice della strada volto a consentire l'ipotesi di costituzione di consorzi tra imprese di autoriparazione aventi sede in comuni diversi, seppure necessariamente confinanti o limitrofi.

Quanto alla possibilità di consentire l'attività di responsabile tecnico sulla scorta dell'esperienza acquisita, si osserva innanzitutto che l'attività di autoriparazione comprende quattro sezioni tutte specializzate; la conoscenza di una non comporta altrettanta conoscenza delle altre.

Occorre pertanto, oltre alla specifica esperienza nel settore, una cultura di base che consenta l'apprendimento di cognizioni aventi natura diversa; si ricorda che identici requisiti sono richiesti ai funzionari della motorizzazione civile al fine dell'abilitazione all'effettuazione di operazioni tecniche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

CAMBER. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che la stampa nazionale dà grande risalto a presunti *match* pugilistici fasulli ed asseriti *record* truccati;

che la Federazione pugilistica italiana appare non aver compiutamente indagato su varie vicende – poi aventi ampia eco sulla stampa – tempestivamente segnalate alla Federazione stessa;

che oltre che problemi d'immagine dell'antichissimo sport del pugilato si involgono problematiche legate a sostanziali rischi di natura sanitaria per gli atleti,

si chiede di sapere se si intenda porre in essere le condizioni acchè il CONI formalizzi un'inchiesta sulla congruità dell'attuale gestione della Federazione pugilistica italiana, avendo specifico riguardo alle modalità dell'attuale gestione inerenti il previo, congruo vaglio delle situazioni negative segnalate alla Federazione a vario titolo, ai conseguenti – e se congrui – provvedimenti adottati, alla congruità delle misure di carattere sanitario adottate (e adottabili) a tutela della salute degli atleti.

(4-08687)

(2 dicembre 1997)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione in oggetto, sentito il CONI e la Federazione pugilistica italiana, si fa presente quanto segue.

La suddetta Federazione ha dichiarato prive di fondamento le affermazioni secondo cui sarebbe stata a conoscenza di «*match* di pugilato fasulli e di *record* truccati», come denunciato dalla stampa.

La Federazione ha fatto presente che le denunce inoltrate alla stessa, nel 1996, sono state sottoposte a verifica e ad indagine ispettiva disposte dal presidente *pro tempore*, indagine che, peraltro, non risulta aver fornito elementi tali da giustificare il ricorso agli organi di giustizia sportiva.

In seguito ad ulteriori denunce inoltrate alla Federazione pugilistica italiana, più recentemente, il neo-eletto presidente ha disposto gli accertamenti del caso tramite l'intervento della procura federale, nuovo organismo istituito in base allo statuto federale approvato dal CONI il 28 giugno 1996.

La procura federale, concluse le indagini, ha deferito al competente organo di giustizia sportiva tesserati ed affiliati della Federazione pugilistica italiana, resisi responsabili di presunte violazioni di norme regolamentari.

Riguardo alle preoccupazioni di tutela, anche sanitaria, degli atleti, la Federazione pugilistica italiana si è richiamata alla severità e all'efficienza che sono alla base del proprio operato, condotto in collaborazione con il settore sanitario che, tramite il centro nazionale Flaminio, si avvale dell'ausilio e della professionalità di illustri docenti.

Dalle informazioni rese dal CONI, risulta, infine, che l'ente, nelle riunioni della giunta esecutiva del 19 dicembre 1997 e 27 gennaio 1998, ha preso atto delle iniziative intraprese dalla Federazione pugilistica italiana in ordine ai comitati regionali di Cagliari e Sassari, nonché in merito ad altri episodi riportati dalla stampa nazionale.

Nei limiti della propria autonomia, la Federazione pugilistica italiana ha attivato indagini che sono tuttora in corso da parte della procura federale.

La vicenda è seguita con la massima attenzione dall'amministrazione vigilante.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(22 giugno 1998)

CAMPUS, MARTELLI, MULAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che non è interesse degli interroganti riproporre vecchie ed inutili suppliche od ottuse rivendicazioni sull'onda di un ormai abusato separatismo, ma semplicemente considerare che l'Alitalia, pur continuando a sfruttare ampiamente finanziamenti e risorse di tutti i cittadini italiani, sardi compresi, persiste nelle scelte punitive e discriminanti riguardo i collegamenti con la Sardegna, ed in particolare con lo scalo di Alghero, sopprimendo per gran

parte dell'anno voli che, nei fatti, si dimostrano produttivi almeno tanto quanto altri collegamenti che non vengono interessati da simili penalizzazioni;

considerato che anche nella disposizione degli orari dei voli da e per Alghero la compagnia cosiddetta «di bandiera» attua scelte che limitano l'accessibilità del mezzo aereo a gran parte dei potenziali utenti ed essa, inoltre, dispone regolarmente con sadica perseveranza destinazioni su Alghero di quei vettori ed equipaggi che, statisticamente, accumulano nel tempo il maggior numero di cancellazioni o ritardi nei voli precedenti il trasferimento nell'isola,

gli interroganti chiedono di sapere se il Presidente del Consiglio ed il Ministro dei trasporti siano a conoscenza di tale situazione e se non ritengano di intervenire presso la dirigenza dell'Alitalia affinché disponga realmente un'equa distribuzione del servizio su tutto il territorio nazionale ed indirizzi nei confronti della Sardegna e dei cittadini italiani che in essa, e con orgoglio, vivono un'attenzione pari a quella che impiega nel predisporre piani di intervento e di ristrutturazione che, sempre e comunque, paga, ed anche salato, la comunità nazionale.

(4-02278)

(10 ottobre 1996)

RISPOSTA. — La società Alitalia ha rilevato che la domanda di traffico nella zona della Sardegna nord-occidentale in inverno subisce un calo significativo e tale da penalizzare il conto economico annuale delle linee in partenza da Alghero.

Coerentemente con l'obiettivo di riequilibrio economico della gestione, nel programma invernale Alitalia, per i passeggeri con origine Alghero e destinazione nel Centro-Nord Italia, sono stati previsti tre istradamenti giornalieri via Fiumicino senza alcuna penalizzazione tariffaria e con un tempo totale di viaggio di circa tre ore.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

CARUSO Antonino. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* — Premesso:

che il signor Arturo Malnati, nato a Milano l'11 febbraio 1952, risulta aver sostenuto in data 26 luglio 1995, con esito favorevole, la prova pratica di guida di veicoli di categoria B;

che ciò, infatti, si evince dall'attestazione allo stesso rilasciata ai sensi dell'articolo 121 del codice della strada dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Milano, che pure si fa scrupolo di espresamente ricordare come — a norma dell'articolo 116, comma 4, del codi-

ce della strada – costituisca sanzionabile infrazione la conduzione di veicoli senza il fisico possesso del documento di relativa abilitazione;

che il signor Malnati a distanza di quattordici mesi ancora non si è visto rilasciare la patente di guida e si vede, viceversa, trattato con sempre più evidente fastidio da parte del personale addetto, che nemmeno fornisce alcuna spiegazione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano in grado di accertare la eventuale sussistenza di ragioni particolari che siano ostative al rilascio della patente di guida al signor Arturo Malnati;

se e quanti attualmente siano «i signori Malnati» che versano in analoga condizione;

se corrisponda a comune senso di correttezza amministrativa e d'equità (anche in ragione del possibile uso di veicoli per ragioni di lavoro) il trattamento agli stessi riservato.

(4-01979)

(26 settembre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.

L'ufficio provinciale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Milano, interpellato sulla questione segnalata, ha reso noto che la richiesta di rilascio della patente di guida presentata il 30 marzo 1995 dal signor Arturo Malnati è stata definita negativamente ai sensi dell'articolo 120, comma 1, del codice della strada.

Infatti, il signor Mainati è risultato essere stato sottoposto alla misura della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza senza che fosse successivamente intervenuto alcun provvedimento riabilitativo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

CASTELLANI Carla. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*

– Atteso:

che lo scalo ferroviario di Giulianova (Teramo) risulta il punto nodale di collegamento ferroviario verso il Nord e verso il Sud per tutta la provincia di Teramo;

che il suddetto scalo (in linea con le direttive europee che privilegiano il trasporto su rotaia anzichè su gomma) potrebbe essere punto nevralgico per l'approvvigionamento e la distribuzione di merci in relazione alla presenza sia dei nuclei industriali della vallata del Tordino e dell'intera provincia di Teramo, sia del porto di Giulianova;

che nonostante tali presupposti la stazione ferroviaria di Giulianova ha subito negli ultimi tempi la chiusura notturna della biglietteria

e del posto di polizia ferroviaria, l'abolizione del capostazione e dello scalo merci e, per ciò che concerne il traffico passeggeri, sono state soppresse le fermate di diversi treni «intercity» ed «espressi»;

che il declassamento subito dalla stazione di Giulianova ha comportato conseguenze fortemente negative sia per Giulianova che per l'intera provincia di Teramo non solo in termini di servizi ma anche in termini di sviluppo economico e turistico;

che altri centri analoghi per funzioni e posizione geografica (San Benedetto del Tronto, in provincia di Ascoli Piceno, Civitanova Marche, in provincia di Macerata) non sono stati così pesantemente penalizzati, considerato:

che Giulianova è un centro turistico di primaria importanza e baricentrico rispetto a stazioni balneari (Tortoreto, Alba Adriatica, Roseto, eccetera) che dal suo scalo ferroviario possono essere facilmente raggiunte;

che il Parco nazionale «Gran Sasso-Monti della Laga» di recente istituzione ha Giulianova come naturale scalo ferroviario;

che la provincia di Teramo, per i suoi luoghi di culto, fa parte del progetto «Giubileo 2000»,

l'interrogante chiede di sapere in quali modi, in che misura ed in quali tempi il Ministro in indirizzo intenda intervenire per restituire agli abitanti della provincia di Teramo, alla sua industria e al suo turismo quei servizi essenziali.

(4-03926)

(29 gennaio 1997)

RISPOSTA. — Non esistono attualmente programmi o proposte di ridimensionamento del ruolo di polo ferroviario per la stazione di Giulianova, posta sulla linea adriatica Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Lecce e stazione di diramazione della linea regionale per Teramo.

La direttrice adriatica è di interesse nazionale ed internazionale per i collegamenti Nord-Sud, servita con treni a lunga percorrenza che effettuano le fermate più importanti e con treni interregionali e regionali per il traffico locale ed i centri intermedi.

La linea è elettrificata, a doppio binario con sistema di blocco automatico con ripetizione dei segnali in macchina ed è interessata dai lavori di automazione per la gestione centralizzata del traffico con il sistema CT-grande rete (comando traffico centralizzato sulla rete di interesse nazionale) comandato dal posto centrale di Bari, onde contenere i costi d'esercizio.

La linea regionale Teramo-Giulianova ha visto ampliare la sua funzione da linea prettamente a servizio dello specifico territorio costituito dal bacino della linea ad una funzione di carattere regionale con la realizzazione di un sistema metropolitano di superficie che, ottimizzando l'utilizzo delle linee esistenti e delle risorse (mezzi e personale), ha con-

sentito di esaltare la funzione a servizio del territorio delle linee ferroviarie locali integrate con la rete principale.

Il servizio metropolitano di superficie, tra l'altro attivato nell'estate 1994 con buoni risultati, infatti permette il collegamento diretto Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti con 6 coppie di treni al giorno ai quali vanno aggiunti i collegamenti effettuati con treni regionali e interregionali sulle direttrici adriatica e della Sulmona-Roma.

La linea Teramo-Giulianova è a trazione diesel, a binario unico e con servizio a spola. Recentemente si è registrata la disponibilità della regione Abruzzo per l'elettrificazione della linea che può essere più efficacemente inserita nel sistema regionale della mobilità il cui piano è in fase di elaborazione e prevedere tra l'altro anche l'integrazione tariffaria fra i vari vettori.

Per quanto attiene il servizio di biglietteria se ne conferma l'apertura diurna dalle ore 6,15 alle ore 20,15; per facilitare la possibilità d'acquisto dei biglietti sono stati aperti recentemente 3 punti vendita per biglietti e abbonamenti a fasce chilometriche fino a 200 chilometri, di cui uno presso il bar all'interno della stazione, e 2 punti della rete delle ricevitorie Sisal (Totip, eccetera) che permette l'acquisto di biglietti e abbonamenti di 1^a e 2^a classe fino a 250 chilometri e di biglietti a riduzione (Carta d'argento, Carta verde, eccetera).

Si fa presente che è previsto il potenziamento presso la stazione dei servizi di accoglienza ed assistenza dell'utenza (servizio informazioni, eccetera).

Attualmente, inoltre, è sotto monitoraggio la domanda del traffico passeggeri sui treni a lunga percorrenza per le determinazioni del caso.

In merito al trasporto merci, si informa che il settore è stato recentemente riorganizzato per ottimizzare i punti di distribuzione e raccolta delle merci e lo scalo di riferimento del traffico merci della zona è attualmente Porto d'Ascoli: le strutture delle Ferrovie dello Stato sono comunque a disposizione di associazioni imprenditoriali e degli enti locali per valutare ogni possibile intervento a fronte di una accertata e continua domanda di traffico merci.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

CASTELLI, DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione, del commercio con l'estero e di grazia e giustizia e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso:

che il termine inglese *slot* nell'interpretazione da darsi nel presente atto ispettivo corrisponde alla disponibilità su un dato aeroporto di

posteggio per un aeromobile in servizio commerciale, del tempo per sbarcare ed imbarcare il carico pagante e di effettuare le operazioni tecnico-logistiche di scalo indispensabili;

che presso la Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione è istituito un comitato orari con il compito di esaminare le richieste – avanzate da vettori nazionali ed esteri – di concessione di *slot* sugli aeroporti italiani e di procedere alle relative assegnazioni, del comitato orari, abitualmente soprannominato comitato *slot*, fanno parte i rappresentanti del servizio trasporti, del servizio aeroporti e del servizio navigazione di detta Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione, dell'Associazione dei proprietari di aeroporti e gestori di servizi aeroportuali (Assaeroporti) e delle compagnie aeree italiane e straniere; il comitato orari si riunisce periodicamente in Roma nei locali predisposti dal servizio trasporti della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione; eccezione fatta per l'aeroporto di Milano-Linate, il problema della disponibilità di *slot* sugli aeroporti italiani non ha raggiunto la criticità e la complessità maturata da anni in aeroporti di altri paesi europei e nord americani;

che l'assolvimento delle mansioni cui è proposto il comitato orari non implica la disponibilità di un'organizzazione di particolare specializzazione e complessità (anche se può essere facilitato con l'impiego di sistemi informatici minori a livello di personal computer), ma richiede direttive di carattere politico che finora non risultano siano mai state impartite;

che da anni la sede operativa del comitato orari è ubicata nella sede dell'Alitalia spa con la formale giustificazione che la Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione non disporrebbe dell'organizzazione sia di personale sia informatica per assolvere i compiti di detto comitato orari, mentre non ha finora trovato accettabile giustificazione il fatto che persistentemente il presidente del comitato orari sia un dirigente dell'Alitalia;

che questa compagnia, anche se a capitale pubblico, in specie nel contesto della liberalizzazione in atto *deregulation* dei trasporti aerei nazionali ed europei, è uno dei diversi aeroportuali sottoposti alle decisioni del comitato orari e non può divenire – anche nella prospettiva ipotetica – soggetto predominante e di condizionamento del comitato stesso;

che dal dicembre 1995, quando ebbe ad essere rivelato che il presidente del comitato orari era un dipendente dell'Alitalia spa dopo un ricorso della compagnia privato AirOne contro il rifiuto della concessione di *slot* a Milano-Linate, detto presidente del comitato orari non è stato sostituito con persona di provata autonomia ed indipendenza, nonostante la palese incompatibilità e le proteste espresse da parti politiche e da organi di stampa;

che le condizioni gestionali del comitato orari sono tali che servizi della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione hanno ritirato il proprio rappresentante nel comitato stesso è poichè non era tenuto conto dei consigli espressi e per evitare coinvolgimenti in situazioni di fatto perseguibili a norma di legge;

che sono inaccettabili le giustificazioni che la Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione non disporrebbe dell'organizzazione sia di personale sia - addotte ufficiosamente da alti dirigenti del Ministero dei trasporti e della navigazione a pretesa giustificazione e della permanenza presso l'Alitalia spa della sede operativa del comitato orari e del sostanziale asservimento di quest'ultimo al sistema informatico della stessa Alitalia spa, come provato dalle vicende connesse con la concessione di *slot* a Milano-Linate all'AirOne nel dicembre 1995,

si chiede di conoscere:

la valutazione del Governo, nel contesto dell'intransigente vocazione europeistica che verbalmente e fiscalmente lo contraddistingue, della dipendenza di fatto del comitato orari della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione dall'Alitalia spa e della persistenza presenza alla presidenza del comitato stesso di un dipendente dell'Alitalia spa;

se il Ministro dei trasporti e della navigazione abbia impartito direttive definibili di carattere politico per l'attività istituzionale del comitato orari della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione;

se non sia stato ritenuto opportuno sottoporre il caso del comitato orari della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione al giudizio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

se il Ministro dei trasporti e della navigazione abbia messo allo studio iniziative volte a porre termine all'inammissibile condizionamento del comitato orari della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) da parte dell'Alitalia spa e se non abbia ritenuto doveroso avviare investigazioni volte a accertare eventuali interessi illegali alla base di tale condizionamento al quale - elemento da non dimenticare - non è stato posto fine neppure dopo le rivelazioni del dicembre 1995;

se il Governo non ritenga urgente ed opportuno costituire un gruppo ristretto di esperti di trasporto aereo, di provata indipendenza, cui affidare la gestione del comitato orari, in attesa della ristrutturazione degli uffici e dei servizi dell'aviazione civile;

se il Governo non ritenga urgente ed opportuno richiedere all'Autorità informatica per la pubblica amministrazione (AIPA) una valutazione sul sistema informatico di cui abbisogna per la propria gestione il comitato orari della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione e provvedere agli

adempimenti connessi con la sollecita acquisizione del sistema stesso, se non già disponibile presso la pubblica amministrazione.

(4-02676)

(31 ottobre 1996)

RISPOSTA. – La gestione degli *slots* dal 5 novembre 1996 è assicurata dalla Direzione generale dell'aviazione civile.

Si informa altresì che con decreto ministeriale del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 44-T del 4 agosto 1997 l'incarico della gestione degli *slots* è stato affidato alla Assoclearance-Associazione italiana gestione *clearance* e *slots*.

Tale associazione, costituita da compagnie di navigazione aerea e gestori aeroportuali, sarà operativa in tempi brevi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

CECCATO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* –
Premesso:

che il programma pluriennale di attuazione, istituito con l'articolo 13 della legge 28 gennaio 1977, n. 10, si è dimostrato negli anni uno strumento decisamente limitativo rispetto alla libera iniziativa di mercato in campo edilizio;

che detto strumento da circa tre anni ha perso notevole significato, tant'è che più governi con decretazioni d'urgenza hanno provveduto a congelarne l'applicazione (decreti-legge nn. 468 del 1994, 551 del 1994, 649 del 1994, 24 del 1995, 88 del 1995, 193 del 1995, 310 del 1995, 400 del 1995, 498 del 1995, 30 del 1996, 154 del 1996, 285 del 1996, 388 del 1996 e 495 del 1996);

che la linea dell'attuale Governo e di molti governi precedenti è stata completamente disattesa dall'ultima legge finanziaria (n. 662 del 1996), nel senso che è stato ripristinato l'obbligo del programma pluriennale di attuazione, dato che la legge stessa non ha mantenuto il «congelamento» disposto dai decreti sopra citati;

che nella maggior parte dei comuni obbligati al programma pluriennale di attuazione nel frattempo lo strumento è decaduto e non si è provveduto a riapprovarlo, dato che aveva perso completamente significato,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda assumere al fine di sbloccare la situazione di estremo disagio creatasi con il ripristino dell'obbligo di dotazione del programma pluriennale di attuazione, facendo presente che l'ipotesi di approvazione di

detto strumento da parte dei comuni comporterebbe un blocco dell'attività edilizia per parecchi mesi.

(4-05258)

(9 aprile 1997)

RISPOSTA. - È stato posto all'esame del Parlamento un disegno di legge contenente "Norme per il sostegno ed il rilancio dell'edilizia residenziale pubblica e per interventi in materia di opere a carattere ambientale" (atto Camera n. 2772) che riprende sostanzialmente quanto già previsto nel decreto-legge n. 495 del 1996 e che, all'articolo 25 (nell'ultima stesura), contiene disposizioni in merito ai piani pluriennali di attuazione.

Dalle più recenti discussioni in sede parlamentare risulta che si sia ritenuto più opportuno espungere le disposizioni relative ai piani pluriennali di attuazione dal disegno di legge atto Camera n. 2772, in quanto si è ritenuto più corretto non inserire tale specifica normativa nel contesto della normativa in materia di edilizia residenziale pubblica.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

BARGONE

(3 giugno 1998)

CIRAMI. - *Ai Ministri del commercio con l'estero e dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che da circa sette anni la ditta Attilio Tedesco, con sede in Agrigento, ha instaurato un contenzioso con le Ferrovie dello Stato per dei ricorsi su tardata resa, con conseguente avaria, di carri di banane provenienti da Stati esteri;

che da allora la suddetta ditta, a norma della legge 7 agosto 1990, n. 241, ha ripetutamente richiesto alle Ferrovie dello Stato di conoscere i nominativi dei funzionari che hanno istruito tali ricorsi;

che in data 20 gennaio 1996 e 24 ottobre 1996 la ditta Attilio Tedesco ha reiterato le proprie richieste al direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Palermo;

che il direttore della zona territoriale Sicilia delle Ferrovie dello Stato, con raccomandata del 18 novembre 1996, ha comunicato alla ditta che «l'invocato articolo 7 della legge n. 241 del 1990 non trova applicazione nei confronti di questa società che, per la sua stessa natura di soggetto che agisce *iure privatorum*, non pone in essere procedimenti amministrativi»;

che, infine, l'ufficio legale delle Ferrovie dello Stato sostiene soltanto oggi di essere una società per azioni e, quindi, un ente privato non soggetto all'osservanza delle disposizioni contenute nella legge n. 241 del 1990, mentre non tiene conto del fatto che i ricorsi e le richieste della suddetta ditta hanno avuto inizio nell'anno 1990, e cioè pri-

ma della costituzione in società per azioni delle Ferrovie dello Stato, avvenuta di fatto nel 1992,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno avviare un procedimento conoscitivo sulle questioni esposte e sulla validità delle richieste della ditta Attilio Tedesco.

(4-04551)

(5 marzo 1997)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa non hanno ritenuto di comunicare i nominativi dei funzionari delle Ferrovie dello Stato che hanno curato la pratica relativa ai numerosi reclami avanzati dal legale rappresentante della ditta Tedesco Attilio, comunicando però entro trenta giorni dalla richiesta il motivato diniego all'interessato.

Tale denegato accesso contestato dalla ditta Attilio Tedesco trova preciso fondamento nella circostanza che la legge 7 agosto 1990, n. 241, differenzia, dal punto di vista soggettivo di applicazione, le norme contenute nel capo V rubricate testualmente "accesso ai documenti amministrativi", dai capi II, III e IV riguardanti il procedimento amministrativo e la semplificazione dell'azione amministrativa.

Infatti, l'articolo 23 stabilisce che il diritto di accesso, riconosciuto a chiunque vi abbia interesse "...si esercita nei confronti delle amministrazioni dello Stato, ivi comprese le aziende autonome, gli enti pubblici e i concessionari di pubblici servizi".

Di contro le disposizioni non rientranti nel capo V si riferiscono, in mancanza della specificazione di cui al richiamato articolo 23, alla pubblica amministrazione intesa in senso stretto, con esclusione quindi del soppresso ente Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie dello Stato nelle sue diverse vesti giuridiche nel tempo di ente prima e di società per azioni dopo ma pur sempre soggetto di diritto privato e concessionario di pubblico servizio.

Di tanto le Ferrovie dello Stato spa hanno dato comunicazione alla ditta Attilio Tedesco di Agrigento che non risulta abbia ritenuto di esperire i rimedi di legge avverso il denegato accesso previsti dall'articolo 25, comma 5, della legge n. 241 del 1990.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

CORTIANA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e delle finanze.* - Premesso:

che il consigliere comunale di Segrate, nonché consigliere provinciale di Milano del gruppo Verde Biagio Latino, è venuto a conoscenza dell'intenzione dei Ministeri in indirizzo di affidare in

concessione alla Spa Interporto Milano Sud la gestione del centro doganale intermodale di Segrate;

che non si conoscono i requisiti preferenziali in forza dei quali si intenderebbe affidare alla suddetta società la gestione di un centro intermodale di primaria importanza quale è quello di Segrate, per il quale sono previsti ingenti finanziamenti pubblici;

che il 16 dicembre 1991 è stato sottoscritto un «Accordo per il completamento e l'attivazione del centro doganale e intermodale di Segrate», con il quale sono stati sottoscritti impegni con attori chiaramente identificati, tra i quali non figura la società citata,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno derogare alle norme comunitarie in materia di appalti di servizi;

se non si ritenga necessario procedere alla individuazione del soggetto gestore del centro doganale intermodale mediante una selezione alla quale possano concorrere gli operatori economici eventualmente interessati, italiani o europei.

(4-03077)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – Premesso che da parte del Ministero delle finanze risulta essere stato assicurato sin dal 1992 l'impegno all'istituzione di una sezione doganale per le esigenze delle Ferrovie dello Stato spa in ordine al terminale intermodale dalle stesse realizzato all'interno del centro di Segrate, questa amministrazione non ha adottato alcun provvedimento concessorio in ordine alla gestione del già citato centro nè a favore della Interporto Milano sud spa nè in favore di altre società, anche perchè non risulta pervenuta alcuna istanza in tal senso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che si ritiene di dover informare, qualora i destinatari del presente atto di sindacato ispettivo non ne siano al corrente, che la rete ferroviaria delle Ferrovie del sud-est nel territorio del Basso Salento (Capo di Leuca) continuano a non servire adeguatamente il territorio ma anzi a impegnare il pubblico denaro per un servizio non apprezzato, perchè inadeguato;

che da sempre si attende l'ammodernamento e la velocizzazione che continua ad essere un miraggio;

che, in quel territorio molti passaggi a livello continuano a non essere custoditi o segnalati semplicemente con semaforo (senza barre)

anche quando la rete ferroviaria attraversa un centro urbano o costeggia un asilo nido (vedasi tra gli altri il comune di Acquarica del Capo);

che, proprio il 20 gennaio 1997, si è verificato ad Acquarica del Capo un incidente ove ha perduto la vita una giovane donna la cui auto è stata travolta da un'automotrice della ferrovia del sud-est;

che il sindaco di Acquarica del Capo – interprete del sentimento e del risentimento della gente – più volte aveva infruttuosamente segnalato come pericolosa trappola quell'attraversamento ferroviario;

che, tutto ciò frustra:

i lavoratori della FSE, che, loro malgrado, non vedono utile ed apprezzato il proprio lavoro;

l'utenza, che si sente trattata come composta da cittadini di serie B,

si chiede di conoscere:

quale sia il risultato dell'indagine sull'incidente mortale di cui sopra;

se, visti i programmi – ammesso che ce ne siano – a partire dal 2000 si possa sperare, da parte di quella popolazione, in una ferrovia ed in un servizio che non sia da terzo mondo e quindi rifiutato dall'utenza e comprensivo di trappole mortali (vedasi passaggi a livello senza barre).

(4-03840)

(23 gennaio 1996)

RISPOSTA. – Gli interventi per l'ammodernamento e la velocizzazione della rete ferroviaria della gestione commissariale delle Ferrovie del sud-est rientrano tra gli obiettivi primari aziendali per il cui perseguimento si rendono necessarie le opportune disponibilità finanziarie.

Il miglioramento del servizio è condizionato dalla vetustà del materiale rotabile, dalla configurazione a semplice binario della linea, nonché della presenza, specificatamente nella provincia di Lecce, di 48 stazioni ed assuntorie e di 260 passaggi a livello su 242 chilometri di linea.

Comunque, tutti i passaggi a livello sono eserciti dall'azienda nel rispetto delle norme vigenti e sotto il controllo degli organi preposti.

Circa l'ubicazione della scuola materna statale nei pressi del passaggio a livello del comune di Acquarica, si osserva che quest'ultimo era preesistente alla costruzione dell'immobile, per cui sarebbe stato opportuno valutare meglio la localizzazione o prevedere opera di viabilità alternativa.

Quanto alle segnalazioni del sindaco di Acquarica del Capo in relazione agli interventi da effettuare sul passaggio a livello in questione, si fa presente che a seguito della delibera della giunta municipale del 3 marzo 1991, con la quale si richiedeva alle Ferrovie del sud-est la custodia dei passaggi a livello che attraversano il centro abitato, l'azienda, con nota del 27 aprile 1991, nell'evidenziare che gli stessi erano già regolarmente protetti da impatto con segnalazione acustico-luminosa, a

norme del codice della strada, comandati automaticamente e con controllo lato treno, dichiarava, comunque, la propria disponibilità a modificare il tipo di protezione esistente, proponendo tre soluzioni alternative, a condizione che il comune si accollasse le relative spese.

Il comune, con telex del 10 gennaio 1992, sollecitava l'adozione di misure di sicurezza sui passaggi a livello, senza rispondere in merito a quanto rappresentato dall'amministrazione ferroviaria.

Anche la nota del 15 gennaio 1992, nella quale l'azienda rappresentava nuovamente al sindaco le proposte precedenti, rimaneva priva di riscontro.

Per quanto riguarda l'incidente del 20 gennaio 1997, avvenuto al passaggio a livello sito nei pressi della scuola anzidetta, l'inchiesta appositamente istituita ha accertato che il sinistro è causato dal mancato rispetto delle norme del codice della strada, in quanto le segnalazioni ottico-acustiche del passaggio a livello erano regolarmente funzionanti, il convoglio era in condizioni di perfetta efficienza e la velocità tenuta dal macchinista era inferiore a quella massima consentita sulla tratta.

Si precisa, infine, che negli interventi finanziati dalla legge n. 910 del 1986 è prevista la soppressione di 240 passaggi a livello sull'intera rete.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

CURTO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che grande clamore ha suscitato presso la pubblica opinione l'atteggiamento assunto dal Ministro della sanità in merito alla sperimentazione del «metodo Di Bella»;

che tale clamore ha assunto i toni di ferma protesta da parte dei tantissimi cittadini che al «metodo Di Bella» hanno assegnato le ultime loro speranze di vincere la malattia;

che la «questione Di Bella» ha superato i confini regionali pugliesi divenendo di interesse nazionale;

che in tale ottica di forte attesa sarebbe stata programmata per domenica 11 gennaio 1998 la presenza, alla trasmissione televisiva «Domenica In» trasmessa dalla RAI, del ministro Rosy Bindi, del professore Di Bella e dell'assessore regionale pugliese alla sanità, dottor Michele Saccomanno;

che notizie di stampa parlano di ostacoli frapposti dal Ministro riguardo la presenza alla trasmissione dell'assessore regionale pugliese alla sanità;

che tutto ciò pare confermato dal fatto che «generosamente» all'assessore regionale sono stati concessi solo tre minuti di interventi telefonici;

che il conduttore della trasmissione Fabrizio Frizzi ha dichiarato testualmente «di aver voluto evitare la telerissa»;

che sempre lo stesso Frizzi ha affermato che «lo spirito di Domenica In è quello di una trasmissione dalla parte della gente»,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che le affermazioni del conduttore di «Domenica In» siano altamente lesive sia della dignità personale dell'assessore Saccomanno, allorquando di fatto gli si attribuisce la capacità di trasformare una trasmissione televisiva in telerissa, sia del ruolo politico istituzionale dell'assessore ricoperto allorquando, di fatto, non riconosce all'uomo politico la capacità di contribuire a rendere una trasmissione televisiva vicina agli interessi della gente;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che nel caso di specie si sia incorsi, vietando la presenza a «Domenica In» dell'assessore Saccomanno, in una palese violazione dei principi a cui deve attenersi una televisione pubblica;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover intervenire ai vari livelli di responsabilità della RAI affinché i responsabili di tale atteggiamento fazioso e prevaricatore rispondano per la evidente lesione del superiore interesse pubblico.

(4-10843)

(7 maggio 1998)

RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la gestione aziendale.

Allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame, non si è mancato tuttavia di interessare la predetta concessionaria la quale ha precisato che la partecipazione dell'assessore alla sanità della regione Puglia, Michele Saccomanno, alla trasmissione «Domenica in» dell'11 gennaio 1998 era stata prevista e concordata, fin dal primo momento, in forma di intervento telefonico, rilevando che nè da parte dell'azienda nè da parte del Ministro della sanità sono stati frapposti ostacoli alla partecipazione del citato assessore alla trasmissione.

La concessionaria ha inoltre fatto presente che la dichiarazione del conduttore del programma, rilasciata peraltro al di fuori della trasmissione, non era in alcun modo riferita o riferibile alla partecipazione dell'assessore.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

CUSIMANO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che secondo notizie di stampa riportanti dichiarazioni del Ministro in indirizzo, lo stesso Ministro si appresterebbe ad accelerare il processo di privatizzazione dei porti e dell'armamento pubblico, con uno stanziamento di 2 mila miliardi in 10 anni e misure atte a completare la riforma del sistema portuale, convertita in legge nel 1996;

che sempre dalle suddette notizie il disegno di legge si occuperà delle autorità portuali, del cabotaggio, della modifica dell'articolo che concerne i marittimi per permettere l'assunzione di personale extracomunitario e, con il doppio registro, consentire alle navi iscritte al secondo registro di avere solo 6 marittimi italiani,

si chiede di sapere se tali indicazioni corrispondano a verità e, in caso positivo, se siano state valutate le conseguenze per i porti italiani e per l'occupazione.

In proposito l'interrogante rammenta che:

a) la sicurezza a bordo delle navi, secondo denunce da parte di marittimi del porto di Catania, in questi ultimi tempi è messa a repentaglio per scarsità di equipaggio: navi che da nuove navigavano con 32 persone di equipaggio, oggi navigherebbero con 19 persone ed anche meno;

b) la capitaneria di porto e gli enti preposti al controllo della sicurezza non userebbero criteri collaudati nel compilare la tabella di armamento delle navi, avendo, tra l'altro, escluso dall'equipaggio di navi dedicate alla navigazione nel Mediterraneo terzi ufficiali di coperta e macchina, obbligando comandanti e direttori di macchina a fare la guardia in loro vece;

c) allievi ufficiali di macchina e coperta sarebbero stati eliminati dagli equipaggi con la conseguenza che gli interessati, oltre a rimanere disoccupati, non possono svolgere a bordo il tirocinio teorico e pratico per poter conseguire il titolo di aspirante capitano;

d) tra i 47 mila marittimi italiani regna un diffuso malcontento per la sempre maggiore presenza sulle navi – costruite con contributi dello Stato – di personale extracomunitario che ha certamente il diritto di lavorare, ma in settori non così afflitti da disoccupazione.

L'interrogante chiede, infine, di sapere quali misure intenda prendere il Governo per riportare le navi italiane sotto il Tricolore, visto che sembra che più del 40 per cento della flotta mercantile italiana batta bandiera straniera.

(4-04608)

(6 marzo 1997)

RISPOSTA. – Il disegno di legge che istituisce il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale è attualmente all'esame della IX Commissione trasporti della Camera dei deputati (atto Camera n. 3667).

Nella relazione è evidenziato che lo scopo precipuo del provvedimento è quello di riportare sotto bandiera nazionale la flotta mercantile italiana che attualmente batte bandiera straniera.

Tale misura consentirà da un lato il recupero di una parte dei posti di lavoro a favore dei marittimi italiani, dall'altro una consistente ripresa di tutta l'economia gravitante intorno alla flotta con conseguente aumento dei posti di lavoro nell'indotto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

D'ALÌ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: che l'Alitalia ha ufficialmente comunicato di sopprimere definitivamente dal 26 ottobre 1996 il volo sulla tratta Pantelleria-Trapani e viceversa;

che si ha motivo di ritenere che tale decisione sia stata assunta unilateralmente e senza consultare codesto Ministero il quale, essendo ben al corrente (non fosse altro per le numerose interrogazioni sull'argomento, delle quali a tutt'oggi senza risposta) del valore sociale di tale collegamento, avrebbe certamente eccepito la decisione della compagnia di bandiera azionando l'articolo 5 della convenzione sulle linee aeree nazionali,

si chiede di sapere:

se tale decisione sia stata assunta nel rispetto di quanto previsto nella convenzione tra codesto Ministero e la compagnia di bandiera sulla attivazione e gestione delle linee aeree nazionali ed in particolare della previsione dell'articolo 5 in ordine alle tratte aeree di utilità sociale;

se, ove ciò non sia avvenuto, non ritenga il Ministro in indirizzo di avviare immediata contestazione alla compagnia di bandiera, intimandole di richiedere ed ottenere, prima di interrompere lo svolgimento del servizio, il previsto assenso del Ministero.

(4-02326)

(15 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Con l'entrata in vigore dei regolamenti CEE n. 2407/92, n. 2408/92 n. 2409/92 e n. 2410/92 ed il conseguente mutato quadro normativo, il sistema convenzionale previsto dall'articolo 776 e seguenti del codice della navigazione è vigente solo per i servizi aerei di linea extra-Unione europea.

In relazione a ciò l'articolo 5 della convenzione con la società Alitalia non è operante per i collegamenti nazionali e per i collegamenti nell'ambito dell'Unione europea.

Pertanto, non è più possibile imporre alle società di navigazione aerea, previo rimborso con oneri sociali, l'effettuazione di tratte aeree

se non nel caso in cui si tratti di zone raggiungibili con rilevante difficoltà.

L'Alitalia ha mantenuto il servizio di collegamento da Palermo e Trapani con Lampedusa e Pantelleria fino al 31 gennaio 1997. Dopo tale data i collegamenti risultano assicurati dalla società Air Sicilia, mentre l'Alitalia assicura due voli giornalieri sulla tratta Pantelleria-Palermo.

Non si è ritenuto di poter procedere all'imposizione di oneri di servizio sulle rotte in questione perchè su tali rotte operano, come già detto, l'Air Sicilia, l'Alitalia e la società Alpi Eagles, senza contributi dello Stato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

DE GUIDI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il treno IR 2332 del giorno 24 ottobre 1996, partito da Roma-Termini per Ancona alle ore 19,25 e giunto a Orte alle ore 20,08, veniva bloccato sul binario n. 4 con l'annuncio di fine corsa causa sciopero;

che lo sciopero dei capistazione aderenti ai sindacati autonomi era previsto con inizio alle ore 21;

che nessuna previsione di blocco per sciopero era stata annunciata alla partenza dalla stazione Termini,

si chiede di sapere da chi e perchè sia stato attuato tale abuso, che ha determinato non poco disagio tra i passeggeri (alcune centinaia) che si sono ritenuti frodati di un diritto e posti nella necessità di programmare questa improvvisa emergenza, e se si ritenga di dover intervenire con provvedimenti disciplinari.

Solo in seguito a vivaci proteste e alla presentazione di una denuncia dell'abuso al comando della polizia ferroviaria di Orte il treno è ripartito alle ore 20,50.

(4-02620)

(29 ottobre 1996)

RISPOSTA. – In caso di manifestazioni di sciopero, le Ferrovie dello Stato spa, su indicazione della commissione di garanzia per l'attuazione della legge 12 giugno 1990, n. 146, assicurano i cosiddetti «servizi essenziali», riportati sull'orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato, integrati da un programma di treni da garantire che vengono di volta in volta comunicati.

Risulta che in occasione dello sciopero dei capi stazione aderenti all'Unione capi stazione (UCS), effettuato dalle ore 21.00 del 24 alle ore 21.00 del 25 ottobre 1996, come di consueto, è stato insediato un

centro operativo compartimentale allo scopo di gestire al meglio la circolazione dei treni, coordinato dal centro operante presso la direzione generale.

Il treno IR 2332, che giornalmente parte alle ore 19.25 dalla stazione di Roma-Termini per Ancona, il giorno 24 ottobre 1996 era previsto limitato alla stazione di Orte, come riportato alla pagina 170/G dell'orario ufficiale delle Ferrovie dello Stato, riquadro attinente la linea Roma-Orte-Chiusi.

Come è stato poi accertato dalla società, la sala radio di Roma-Termini, quel giorno, all'approssimarsi della protesta sindacale, in una situazione di particolare complessità, determinata dalle modifiche da apportare alla normale circolazione dei treni e dalle pressanti istanze dei viaggiatori disorientati, ha annunciato la partenza del treno IR 2332, comunicando erroneamente Ancona come destinazione.

Poichè in ottemperanza alle disposizioni di legge vigenti in materia i treni in viaggio all'inizio dello sciopero, se non sono stati soppressi dalla stazione di origine, devono comunque garantire l'arrivo alla destinazione finale, il treno in questione è stato fatto ripartire alla volta di Ancona ed il ritardo maturato ad Orte è stato causato dai tempi tecnici strettamente necessari ad organizzare il suo proseguimento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

DEMASI, COZZOLINO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 prevede il conseguimento dell'idoneità tecnica necessaria al rilascio della patente di guida dei veicoli a motore mediante una prova di controllo delle cognizioni;

che lo stesso articolo al comma 2 demanda tale prova d'esame a direttive, modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti;

che tale decreto prevede un esame da sostenersi mediante schede a quiz con risposte plurime;

che le domande sottoposte riguardano vari argomenti che spaziano da norme comportamentali alla conoscenza della meccanica del propulsore;

che per il superamento dell'esame il candidato deve dare non più di quattro risposte errate;

che gli errori vengono considerati alla stessa stregua, sia che rivelino ignoranza di norme per la sicurezza sia che attengano a cognizioni accessorie per la guida;

che, per conseguenza, un candidato che rispondesse erroneamente a cinque domande su argomenti complementari sarebbe respinto, mentre supererebbe la prova colui che, pur dimostrando di ignorare le norme fondamentali per la sicurezza della circolazione, avesse commesso solamente quattro errori nelle risposte;

che le soluzioni proposte sono di intelligibilità dubbia,

si chiede di conoscere quali iniziative si intenda assumere per rendere più intelligibili le soluzioni proposte di candidati e per dare un peso diverso alle tipologie di domande proposte ai esaminandi onde garantire al superamento della prova il significato di conoscenza delle norme fondamentali per una guida compatibile con l'integrità del conduttore e dei terzi.

(4-02891)

(13 novembre 1996)

RISPOSTA. – Si riferisce che l'amministrazione ha istituito un'apposita commissione per la revisione dei questionari d'esame, formata da funzionari della Motorizzazione civile e da rappresentanti delle associazioni di categoria delle autoscuole.

Tra le varie problematiche in esame rientrano anche quelle espresse dagli onorevoli interroganti.

I lavori sono ancora in corso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

DEMASI, COZZOLINO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le Ferrovie dello Stato hanno dimostrato, come si rileva da numerose interrogazioni, scarso interesse per Salerno e la sua provincia;

che tale disinteresse è ulteriormente dimostrato dal piano di ristrutturazione che ha coinvolto pesantemente la Valle dell'Irno; infatti sul territorio si sono registrate negli ultimi tempi:

la chiusura della stazione di Valle;

l'interruzione di servizio della stazione di San Severino;

la sospensione della manutenzione ordinaria degli scali che versano in pietoso abbandono;

che l'ultima corsa da Salerno per San Severino parte alle 20,18, con notevole limitazione della mobilità di fascia;

che da voci diffuse sembra che anche altre corse sarebbero in via di soppressione;

che, qualora la notizia fosse vera, alle difficoltà per i residenti con lavoro nelle città, già aggravate dalla limitazione delle corse serali,

si aggiungerebbe l'impossibilità di sopravvivenza per le microimprese collegate alla frequenza dei *terminal*,

gli interroganti chiedono di conoscere se si intenda intervenire sulle Ferrovie dello Stato per un'eventuale revisione del segmento di piano che riguarda la Valle dell'Irno onde tranquillizzare le popolazioni sui destini della mobilità locale su ferro.

(4-04662)

(11 marzo 1998)

RISPOSTA. – Il potenziamento dei collegamenti ferroviari Napoli-Salerno rappresenta uno degli obiettivi primari, nell'ambito del trasporto regionale campano, per l'anno in corso; in quest'ottica, infatti, sono stati previsti nella fascia di punta (con frequenza media di 20 minuti) sette nuovi collegamenti diretti con fermate intermedie a Nocera Inferiore, Torre Annunziata e Pompei.

Inoltre, nel bacino di traffico salernitano è stato realizzato il nuovo servizio della «Circumsalernitana» che prevede:

l'istituzione di 60 corse giornaliere nella fascia oraria 5,30-22,30 sul percorso Salerno-Cava dei Tirreni-Nocera Inferiore-Codola-Mercato San Severino-Baronissi-Salerno e viceversa, con ulteriori fermate intermedie a Vietri sul Mare, Nocera Superiore, Castel San Giorgio, Fisciano, Pellezzano, Salerno-Fratte;

la progettazione di parcheggi di interscambio a Salerno-Fratte, Baronissi, Mercato San Severino, Castel San Giorgio, Nocera Inferiore e Vietri sul Mare;

l'integrazione vettoriale a Mercato San Severino con le autolinee dell'ATACS per la zona universitaria di Fisciano.

Il progetto, primo esempio a livello nazionale per ragioni a statuto ordinario di riorganizzazione a gestione congiunta di bacini di traffico definiti territorialmente, sarà seguito dalla realizzazione del servizio metropolitano di Salerno per il quale è stato attivato l'*iter* di progettazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

DEMASI, COZZOLINO. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che da diverso tempo a Cava dei Tirreni (Salerno) risulta chiuso lo sportello postale n. 1 di piazza San Francesco;

che l'interruzione del servizio sarebbe motivata dalla intenzione di trasferire detta succursale in locali diversi;

che, in attesa della nuova destinazione, le attività sono state accorpate a quelle della locale posta centrale;

che tale situazione determina notevole disagio fra le popolazioni residenti nel raggio d'influenza dell'ex sportello n. 1;

che tale stato è aggravato dall'elevato numero di persone anziane che utilizzavano la succursale di piazza San Francesco;

che da notizie di stampa sembra che il trasferimento del servizio nei nuovi locali non avverrà in tempi brevissimi;

che, inoltre, non sono definiti neanche la nuova allocazione e il nuovo raggio di influenza,

gli interroganti chiedono di conoscere i motivi della ritardata apertura e le iniziative che si intenda attivare perchè il nuovo insediamento avvenga nel rispetto delle esigenze umane e commerciali dei residenti di piazza San Francesco e dei rioni vicini.

(4-06502)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che la società Poste italiane – interessata in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame – ha significato che i locali in cui era ubicata l'agenzia postale di Cava dei Tirreni succursale 1 sono stati ritenuti inadatti dalla competente ASL in quanto non in linea con le disposizioni del decreto legislativo n. 626 del 1994 in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

Pertanto, allo scopo di assicurare la continuità nell'erogazione delle prestazioni, la predetta società ha provveduto a spostare i servizi nell'ufficio di Cava dei Tirreni centro mentre, nel contempo, ha avviato la ricerca di nuovi locali in cui trasferire la succursale 1, ricerca che, tuttavia, non ha dato allo stato attuale esito positivo.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e di grazia e giustizia.* – Premesso che sono ricorrenti le segnalazioni di voli cancellati e di enormi ritardi dei servizi della compagnia aerea Meridiana, si chiede di conoscere:

se il Ministro dei trasporti e della navigazione sia in grado di confermare o smentire quanto nella premessa e comunque di fornire uno stralcio voli dell'accennata compagnia indipendente dal 15 febbraio 1997, comprensivo dei ritardi e delle cancellazioni;

se rientri nelle attribuzioni del Ministero dei trasporti e della navigazione o di altro organo di Governo, fatte salve le libertà assicurate dalla normativa europea sul trasporto aereo, effettuare controlli al fine di verificare – a doverosa tutela degli interessi dell'utente pagante – l'effettiva capacità delle compagnie di trasporto aereo pubblico di garantire con ragionevole regolarità (e totale sicurezza) l'effettuazione dei

programmi di voli quali risultano dai programmi pubblicizzati ed in base ai quali sono venduti i biglietti e di onorare gli impegni basilari assunti con i dipendenti;

nel'ipotesi di risposta affermativa al quesito del precedente capoverso, quali provvedimenti il Ministro dei trasporti e della navigazione intenda adottare nel caso di controlli con esito marcatamente negativo;

in caso di risposta negativa allo stesso capoverso, quali iniziative si intenda adottare a tutela del passeggero pagante;

se non sia il caso di sottoporre all'esame dell'Autorità *antitrust* i contenuti degli accordi intercorsi fra la citata compagnia indipendente di trasporto aereo ed il gruppo pubblico di trasporto aereo.

(4-05955)

(21 maggio 1997)

RISPOSTA. - Il coefficiente di puntualità dei voli di linea Meridiana, in base allo *standard* IATA (che considera ritardati i voli oltre 15 minuti rispetto all'orario schedato) nel periodo 15 febbraio-30 giugno 1996, risulta essere stato del 67,1 per cento.

Va paraltro considerato che cause non imputabili alla compagnia, quali condizioni meteorologiche, congestione a terra o controllo del traffico aereo, hanno inciso sui ritardi per circa l'8 per cento dell'operativo; pertanto, ciò considerato, il coefficiente di puntualità su indicato si attesta al 75 per cento.

In merito alla regolarità dei voli si segnala una percentuale di cancellazione pari all'1,65 per cento, tenendo peraltro in debito conto che la maggior parte delle cancellazioni (così come dei ritardi) è stata operata nel periodo fra la fine di marzo e la prima settimana di aprile, periodo caratterizzato da una forte conflittualità sindacale. Attualmente la situazione risulta essere superata con relativo risvolto positivo sulla regolarità del servizio e pertanto si ritiene che non ricorrano le condizioni per sottoporre la compagnia Meridiana a particolari controlli per quanto riguarda la sicurezza e la regolarità delle operazioni.

Infine si fa presente che l'accordo commerciale di «code sharing» fra Meridiana ed Alitalia è stato trasmesso direttamente dalle parti all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

FLORINO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che in un avviso emesso in data 20 novembre 1995, a firma del dirigente ingegner V. Calabrese, l'Ente Ferrovie dello Stato - zona territoriale Tirrenica Sud, servizio produzione - attivò le procedure per il re-

clutamento di personale con contratto a termine per la durata di mesi quattro, in modo da costituire una riserva da cui attingere per fronteggiare eventuali difficoltà organizzative o gestionali nell'ambito del settore circolazione;

che al punto 3 del predetto avviso, relativo alle graduatorie, si legge: «fatte salve le vigenti disposizioni in materia, che afferiscono al diritto di precedenza nei confronti dei lavoratori già impegnati a tempo determinato presso questa società, gli aspiranti verranno inseriti in graduatorie, eccetera»,

si chiede di conoscere:

per quanto tempo sarà valido l'elenco di aspiranti, ausiliari del settore circolazione, che sono risultati idonei alle visite mediche;

le modalità delle assunzioni avvenute precedentemente, per la stessa qualifica, all'emanazione di questo avviso avvenuta in data 20 novembre 1995, visto che tra i dipendenti delle Ferrovie dello Stato ed attraverso i canali ufficiali non sono state adeguatamente pubblicizzate.

(4-04067)

(5 febbraio 1997)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che l'elenco degli aspiranti ausiliari per il settore circolazione, di cui all'avviso del 20 novembre 1995, risultati idonei alle visite mediche, sarà preso in considerazione allorchè dovessero verificarsi esigenze contingenti di carattere organizzativo-gestionale nel predetto settore, tali da richiedere assunzioni a tempo determinato.

Considerato il proprio riassetto strutturale e la connessa nuova organizzazione del lavoro scaturente anche dall'attivazione di nuove tecnologie, la società, allo stato attuale, non prevede, tuttavia, di ricorrere al reclutamento di unità a tempo determinato.

Circa le modalità con le quali, precedentemente all'emanazione del citato avviso, le Ferrovie dello Stato hanno effettuato le assunzioni per la stessa qualifica e nello stesso settore, risulta che, con verbale di accordo sottoscritto tra la società e le organizzazioni sindacali regionali, il reclutamento del personale è avvenuto su richiesta nominativa e con contratto a termine della durata di quattro mesi, nel rispetto dei criteri e delle procedure previsti dalla normativa vigente in materia di collocamento al lavoro.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

FUSILLO. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in data 16 giugno 1997 la società Bari Volley srl, affiliata alla Federazione italiana pallavolo (Fipav) acquisiva dalla società Audax Melfi il titolo sportivo per partecipare al campionato nazionale italiano di pallavolo femminile serie A/2, indetto dalla stessa Fipav;

che in data 30 giugno 1997 la Bari Volley presentava regolarmente alla Lega pallavolo femminile-serie A (che per suo statuto «è inoltre titolare» tramite convenzione, «di tutte quelle attribuzioni conferite dalla Fipav e.... nell'esercizio di quelle attribuzioni che le venissero conferite dalla Fipav accetta e riconosce statuto e regolamenti di quest'ultima», ed «ha lo scopo primario di promuovere lo sviluppo della pallavolo di vertice e di organizzare l'attività dei sodalizi che la praticano» - articolo 2 e 3), documentazione completa per ottenere l'omologazione del trasferimento del titolo acquisito e la relativa iscrizione al campionato di serie A/2;

che in data 3 luglio 1997 si teneva a Bologna l'assemblea ordinaria della Lega nella quale fra l'altro erano eletti i nuovi consiglieri di Lega che sarebbero divenuti componenti del consiglio direttivo della stessa Lega;

che in detta assemblea venivano commesse numerose e gravi irregolarità, tali da rendere nulla l'elezione dei consiglieri di Lega e quindi la loro partecipazione al consiglio direttivo della Lega (articolo 16 dello statuto della Lega);

che, immediatamente segnalate da società presenti alle competenti autorità sportive, nei termini di statuto, tali irregolarità porterebbero alla nullità di tutti i provvedimenti adottati e promulgati dal consiglio direttivo; queste, inspiegabilmente, non davano seguito alle contestazioni;

che in data 15 luglio 1997 il consiglio direttivo della Lega non ratificava il trasferimento di titolo richiesto dalla Bari Volley e la conseguente iscrizione al campionato, per un'addotta violazione da parte di detta società di una norma delle «condizioni di ammissione al campionato di serie A/1 e A/2 1997-1998» proposte dalla Lega;

che in data 16 luglio 1997 la Bari Volley nell'assoluto rispetto delle suddette «condizioni», ed in particolare dell'articolo 8 delle stesse condizioni, proponeva ricorso alla Commissione di appello federale (CAF) della Fipav, suprema autorità giuridica sportiva;

che in data 25 luglio 1997 la CAF, rigettando le motivazioni fornite dal consiglio direttivo della Lega che lo avevano portato a respingere le richieste della Bari Volley, accoglieva all'unanimità il ricorso proposto da quest'ultima volto ad ottenere l'iscrizione e la partecipazione al campionato di serie A/2, rinviando al consiglio federale della Fipav per la ratifica della sentenza e i conseguenti provvedimenti;

che in data 30 luglio 1997 il consiglio federale della Fipav, massimo organismo della Federazione, deliberava anch'esso all'unanimità,

derogando, spiegando nel merito tale sua decisione e disponendo l'iscrizione e la partecipazione della Bari Volley al campionato di serie A/2 da disputare circa gli incontri casalinghi nella propria città;

che dal quel momento in poi la Bari Volley, forte dell'autorizzazione federale, stipulava contratti di sponsorizzazioni sportive con aziende del territorio, con tecnici ed atlete, nonchè svolgeva tutte quelle attività anche economiche per allestire una squadra in grado di ben figurare nel campionato da disputare;

che comunque sin dal 3 agosto 1997 la Lega dimostrava esplicitamente di non recepire la delibera federale, compiendo una serie di atti, come il mancato inserimento del nominativo della Bari Volley nel calendario del campionato 1997-1998 e orchestrava una violentissima campagna di stampa contraria alla squadra barese, che procurava alla stessa società ingentissimi danni economici e morali;

che nonostante la Fipav e il CONI nella persona del segretario generale della Fipav fossero più volte invitati formalmente dalla società barese a far chiarezza su questa situazione, ed in particolare preliminarmente a verificare la legittimità del consiglio direttivo della Lega che in tutto questo periodo ha interloquuto con la stessa Federazione, in seguito a far sì che fosse attuale la delibera della stessa Fipav del 30 luglio 1997, detti organismi non operavano realmente alcuna azione che potesse far disputare alla Bari Volley regolarmente il proprio campionato;

che per la tutela dei suoi diritti la Bari Volley nell'ottobre 1997 era costretta, avendo esperito anche il grado massimo della magistratura sportiva ottenendone ampia ragione, ad adire la magistratura ordinaria, nella fattispecie il tribunale di Bologna, citando in giudizio la Fipav e la Lega pallavolo femminile e richiedendo un provvedimento di urgenza *ex* articolo 700 del codice di procedura civile, volto ad ottenere il riconoscimento dei suoi diritti sportivi, in particolare l'inserimento nel calendario di serie A/2 e la possibilità di disputare le partite casalinghe a Bari, nonchè un congruo risarcimento per i danni subiti;

che a tutt'oggi, in attesa della sentenza del tribunale di Bologna la Bari Volley è costretta a disputare i suoi incontri casalinghi in una struttura sportiva al di fuori della provincia di Bari, con disagi incredibili e danni economici ingentissimi; questo dopo che la Lega, in concerto con la commissione gare della Fipav, non ha permesso alla società barese, adducendo pretestuose motivazioni, di farle disputare i primi due incontri casalinghi a Bari, e addirittura facendola multare dal giudice unico federale per 10 milioni; tale situazione è paradossale e in assoluto ed inspiegabile contrasto con quanto stabilito precedentemente dalla sentenza della CAF e dalla successiva delibera del consiglio federale,

si chiede di conoscere:

se la Fipav ed il CONI tramite il segretario generale della stessa Fipav, preliminarmente, a seguito delle istanze pervenute, abbiano mai realmente verificato la fondatezza delle segnalazioni circa la illegittimità delle cariche di consigliere di Lega e la conseguente invalidità

del consiglio direttivo della Lega pallavolo femminile-serie A e di tutti i suoi provvedimenti, causata da elezioni irregolari;

se sussistano validi motivi per continuare, anche nel caso di situazione irregolare, una attività in concerto ed in comune con la Lega, che ha creato gravissimi pregiudizi ad una società affiliata alla Fipav e che da questa dovrebbe essere tutelata;

se vi siano - e quali siano - motivi che hanno portato la Fipav a non utilizzare il potere di cui dispone per statuto nei confronti della Lega, per far rispettare da questa la sentenza della CAF e la delibera del consiglio federale;

se sia volontà della Fipav, per ridare credibilità all'intero movimento sportivo che rappresenta, intraprendere le azioni necessarie per sgombrare tutti i dubbi che avvolgono questa vicenda e ripristinare ruoli e competenze che a ciascun organo, ente o associazione spettano.

(4-08551)

(18 novembre 1997)

RISPOSTA. - In relazione all'interrogazione in oggetto, sulla base delle informazioni fornite dalla Federazione italiana pallavolo tramite il CONI, si fa presente quanto segue.

Secondo quanto reso noto dalla Federazione medesima, le complesse questioni, anche a carattere contenzioso, che hanno interessato i rapporti tra la società Bari Volley e la Lega di pallavolo di serie A femminile e, quindi, indirettamente la FIPAV, si sono risolte bonariamente con atto di rinuncia ad ogni iniziativa legale da parte della suddetta società, datato 10 marzo 1998, accettato dalla Lega.

Da quanto risulta, la vicenda ha avuto origine da contraddittorietà interpretative su norme relative all'ammissione ai campionati di interesse della Lega, recepite con talune modifiche dalla FIPAV, che hanno provocato un conflitto tra la deliberazione della commissione di ammissione ai campionati della Lega e la commissione d'appello federale FIPAV cui la società Bari Volley, impugnato il provvedimento dalla Lega, si era rivolta. Di conseguenza è nato un contenzioso tra la società e la Lega, con ovvi riflessi nei rapporti tra FIPAV e Lega che sono state chiamate, congiuntamente, a costituirsi per una richiesta di provvedimento di urgenza ex articolo 700 del codice di procedura civile, avanzata dalla società Bari Volley presso il tribunale di Bologna, dove ha sede la Lega. Poichè il provvedimento non è stato concesso, i contrasti sono continuati.

La Federazione precisa di non aver voluto assumere una posizione apertamente conflittuale con la Lega per non arrecare disagio ai campionati in corso e danno alle società iscritte e di aver preferito perseguire la composizione bonaria della vicenda, eliminando le carenze regolamentari che sono state la causa determinante del contrasto. Tale soluzione è stata raggiunta con la definizione del nuovo testo di convenzione

FIPAV-Lega, in base al quale saranno riformulate le norme che hanno creato problemi.

In ordine alle censure sulla regolarità dell'assemblea della Lega che ha portato all'elezione dell'attuale consiglio direttivo, la FIPAV ritiene di non aver alcun potere di intervento diretto sulle deliberazioni assembleari della Lega in quanto, giuridicamente, la stessa è una associazione non riconosciuta; pertanto i risultati dell'assemblea potevano essere impugnati dagli interessati con specifici strumenti previsti dall'ordinamento dello Stato e ciò non risulta sia avvenuto.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(22 giugno 1998)

LAURO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che all'interrogazione n. 4-03467 del 17 dicembre 1996 mi veniva risposto con lettera del 30 aprile 1997, protocollo GM/103465/731/4-3467 INT/BP, che lo scopo delle Poste era quello di continuare ad erogare i propri servizi nell'ambito territoriale dell'agenzia di Fontana (Napoli) e quindi il pericolo di chiusura di detta agenzia era scongiurato. Ora invece, dopo solo pochi mesi la dichiarazione resa all'interrogante dal Ministro viene superata dalla nuova posizione assunta dalla sede locale che ha deciso la chiusura definitiva dell'ufficio postale di Fontana non appena saranno completati i lavori all'ufficio principale di Serrara;

che le motivazioni giustificative della drastica decisione dell'Ente poste italiane, circa la chiusura dell'agenzia di Fontana e l'accorpamento dei servizi delle poste a quella di Serrara, non possono essere accolte nè condivise;

che dalle indagini esperite nell'anno 1996, emerge che i locali, tuttora adibiti all'ufficio postale di Fontana, sono pienamente rispondenti alle esigenze del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626;

che il sindaco di Serrara Fontana, Luigi Iacono e l'assessore al ramo, Virgilio Mattera, sono prontamente intervenuti con atti formali a difesa del mantenimento dell'ufficio;

che in virtù dei lavori di ampliamento e di ristrutturazione dell'immobile, l'installazione di sistemi di allarme e di sicurezza, la creazione di passaggio per i disabili e di sufficienti «vie di fuga» che l'amministrazione delle poste e comunicazioni ha effettuato al solo scopo di adeguare la pubblica struttura alle vigenti normative;

che a favore della non chiusura dell'ufficio di Serrara è intervenuta l'associazione culturale Pithecusa-Aenaria Isola d'Ischia;

che anche ad Ischia Porto e San Michele l'ufficio postale è stato inopinatamente chiuso adducendo motivi legati alle esigenze del decreto legislativo n. 626 del 1994;

che a favore della non chiusura degli uffici suddetti sono intervenute le associazioni «Il cittadino non suddito», nella persona del suo presidente nazionale Gaetano Castellano, e Sud - Futuro nella persona del suo presidente Luciano Venia;

che il comune di Ischia attraverso il sindaco Giovanni Buono ha dichiarato la possibilità di intervenire anche economicamente perchè l'ufficio venga riaperto al più presto;

che l'esiguità del *budget* economico assegnato per l'anno 1998 per l'isola di Ischia non può costituire presupposto valido per la soppressione di istituzioni Poste con le varie agenzie che vantano esistenze secolari, così come il concetto di società per azioni sempre in mano al tesoro e quindi in mano allo Stato non può autorizzare a soprassedere alle necessità sociali nè a perseguire, unicamente, scopi di indole lucrosa, neanche condivisi se si pensa che moltissimi ricavi vengono effettuati con francobolli raffiguranti località turistiche e quindi non è stata adeguatamente valutata la «risorsa immagine» di un servizio di qualità ed efficienza;

che al comune è stata fatta pervenire una sottoscrizione cittadina;

che in linea di massima, avuto riguardo al volume delle operazioni che i cittadini solitamente effettuano presso detto ufficio, non si ha motivo di presumere che dal computo generale possano emergere passività;

che gli abitanti di Fontana e San Michele, pur propensi ad accettare nuove tasse, imposte, inasprimenti tributari e balzelli vari non sembrano disposti a tollerare l'eliminazione delle uniche strutture pubbliche presenti nel loro comprensorio;

che alla luce di tutto quanto sopra esposto e stante che la popolazione colpita dal penalizzante provvedimento di chiusura delle due strutture, è anche costituita da una considerevole fascia di anziani, invalidi e pensionati che, come tali, hanno estremo bisogno di fruire del servizio postale,

l'interrogante chiede di sapere, anche alla luce della nuova maggiore autonomia delle isole minori, prevista dalla modifica alla legge n. 142 del 1990, già votata dal Senato della Repubblica e attualmente all'esame della Camera dei deputati, con la prevista costituzione di Arcipelago e della Comunità isolana se non si intenda revocare il provvedimento di chiusura dell'agenzia di Fontana e riaprire quella di San Michele, anche presso altra sede, in attesa che l'autorizzazione prevista dalla nuova legge *in itinere* non dia maggiore autonomia alle Poste Spa, nell'ambito dell'Arcipelago delle Isole partenopee.

(4-10139)

(18 marzo 1998)

RISPOSTA. - Al riguardo la società Poste italiane ha ribadito di non avere, allo stato, alcuna intenzione di chiudere gli uffici postali in località Fontana e San Michele di Ischia.

Si rammenta, peraltro, che, come evidenziato nella risposta fornita il 30 aprile 1997 alla interrogazione presentata dall'onorevole interrogante il 17 dicembre 1996, il proprietario dell'immobile che ospita l'agenzia di Serrara Fontana aveva chiesto ed ottenuto, con sentenza del tribunale civile di Napoli, il rilascio dei locali entro il 30 giugno 1998.

Proprio allo scopo di scongiurare la chiusura della predetta agenzia, le Poste italiane hanno sottoscritto un nuovo contratto di locazione proposto dal proprietario ad un canone maggiorato rispetto al precedente.

L'agenzia di Fontana verrà invece temporaneamente chiusa e lo svolgimento del servizio trasferito presso l'agenzia di Serrara Fontana, al fine di consentire l'esecuzione dei lavori di adeguamento alle disposizioni previste dal decreto legislativo n. 626 del 1994 sulla sicurezza e igiene nei posti di lavoro.

Per lo stesso motivo l'espletamento del servizio dell'agenzia di San Michele è stato provvisoriamente trasferito presso i locali dell'agenzia di Porto d'Ischia.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

LAURO. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso che il Ministero del tesoro - Direzione generale dei servizi periferici ha emanato una direttiva in data 15 dicembre 1997 alla direzione provinciale del tesoro di Napoli con cui impone l'orario degli uffici su 5 giorni settimanali e, quindi, la chiusura della direzione provinciale del tesoro di Napoli nella giornata del sabato, adducendo a motivazione il rispetto dell'uniformità degli orari sul territorio nazionale; ritenuto:

che tale motivazione, di per sè, non giustifichi il provvedimento in atto;

che la direttiva di cui sopra non tiene minimamente in considerazione la particolare realtà di Napoli, nonchè la non secondaria circostanza che la direzione provinciale del Tesoro svolge numerosi servizi rivolti a dipendenti delle amministrazioni dello Stato che proprio il sabato hanno concreta possibilità di rivolgersi agli sportelli di tale ufficio; considerato:

che la decisione di imporre l'orario su 5 giorni non ha ricevuto l'avallo del Comitato provinciale della pubblica amministrazione e del sindaco di Napoli, organi istituzionalmente competenti in materia di orari degli uffici e tempi nella città;

che numerose organizzazioni sindacali hanno aspramente criticato la decisione in argomento, minacciando di ricorrere allo sciopero pur di evitarla,

si chiede di sapere se il Ministro del tesoro non intenda intervenire al fine di consentire che la direzione provinciale del Tesoro continui ad effettuare orario di apertura all'utenza anche nella giornata del sabato.

(4-10213)

(24 marzo 1998)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto intesa a sollecitare il ripristino dell'apertura al pubblico degli uffici della direzione provinciale del tesoro di Napoli nelle ore antimeridiane del sabato.

Al riguardo, si fa presente che, per motivi di economicità, razionalità ed efficienza nella gestione della pubblica amministrazione, da tempo è stato introdotto negli uffici un regime di orario di lavoro articolato su cinque giorni.

Iniziative in tal senso sono previste dalle vigenti disposizioni e, da ultimo, dal decreto-legge 28 marzo 1997, n. 79, convertito dalla legge 28 maggio 1997, n. 140.

Per quanto concerne la direzione provinciale del tesoro di Napoli, che manteneva precedentemente una articolazione dell'orario di lavoro su sei giorni, si precisa che i monitoraggi effettuati nell'arco di un anno, volti a rilevare le prestazioni rese nella mattinata del sabato, hanno rilevato un'affluenza di pubblico mediamente di 55 unità.

Tale modesto afflusso di utenti che, comunque, comporta l'applicazione di un certo numero di impiegati risulta antieconomico e si ripercuote negativamente sulla produttività degli uffici.

Pertanto, sulla base di tali motivazioni, nonchè in considerazione delle valutazioni espresse dagli ispettori di recente, la Direzione generale dei servizi periferici ha ritenuto di dover procedere ad una modifica dell'organizzazione del lavoro ed, in particolare, ha disposto l'adozione dell'orario di lavoro articolato su 5 giorni.

Giova, infine, segnalare che tale modello gestionale, già sperimentato con successo presso altre direzioni provinciali del tesoro, consente un più razionale utilizzo delle risorse umane e strumentali, con positive ripercussioni sulla produttività e, nel contempo, permette di ampliare l'orario di apertura degli sportelli nei pomeriggi dal lunedì al venerdì.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PENNACCHI

(23 giugno 1998)

LAVAGNINI. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso: che con un recente decreto pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il Ministero delle comunicazioni ha riorganizzato i settori telefonici, accorpandoli in 696 aree locali (dal 1990 erano 1.399);

che grazie al dimezzamento delle aree telefoniche molti utenti che fino ad oggi comunicavano con i centri vicini a tariffa interurbana potranno ora telefonare ai tariffa ridotta;

che coloro che avranno maggiori vantaggi dal riassetto dei settori risiedono nei piccoli centri, integrati alle grandi città limitrofe;

che le agevolazioni in arrivo per gli utenti telefonici non comprendono gli abitanti dei comuni di Marino, Castelgandolfo, Grottaferrata, Frascati, Monte Porzio Catone, Montecompatri, Colonna, San Cesareo, Rocca Priora, Lanuvio, Nemi, Genzano di Roma, Labico, Valmontone, Zagarolo, Cave, Albano Laziale, Rocca di Papa, Pomezia, Palestrina e di molti altri piccoli centri vicino Roma;

che tutti questi comuni insistono nell'area romana e saranno costretti a pagare la tariffa interurbana,

si chiede di sapere se non si ritenga doveroso intervenire affinché la riforma accorpi all'area di Roma anche l'*hinterland* romano.

(4-08946)

(16 dicembre 1997)

RISPOSTA. - In relazione all'atto parlamentare in esame si fa presente che nel quadro delle iniziative intese a liberalizzare il settore delle telecomunicazioni e tenendo conto delle prospettive di sviluppo tecnologico e gestionale del servizio telefonico è stato, tra l'altro, emanato il decreto ministeriale 25 novembre 1997 con il quale è stato aggiornato il piano regolatore nazionale delle telecomunicazioni, approvato con il decreto ministeriale del 6 aprile 1990, nella parte in cui prevede la suddivisione del territorio nazionale per il servizio telefonico (articolo 14, allegato 4).

Sono stati, in particolare, definiti la dimensione ed il numero delle aree locali, sostitutive delle aree urbane e settoriali; in una successiva fase si procederà alla ridefinizione del numero delle aree locali e dei relativi confini considerando l'obiettivo della convergenza ai distretti telefonici e l'introduzione della portabilità del numero, fissata entro il 1° gennaio 2001.

La ristrutturazione in parola, effettuata anche allo scopo di migliorare la gestione degli archi di numerazione e di favorire l'ingresso sul mercato di nuovi operatori del settore, ha già comportato una riduzione del prezzo delle telefonate relative ad utenti appartenenti a settori diversi e attualmente riuniti all'interno della stessa area locale.

L'introduzione della «tariffa di prossimità», che avverrà fra breve, consentirà anche agli utenti facenti capo ad aree locali diverse ma separati da esigua distanza di usufruire di una tariffa simile a quella applicata alla conversazione tra utenti della medesima area locale.

Per quanto attiene, in particolare, i comuni citati, i medesimi fanno parte della stessa area locale all'interno della quale viene applicata una

unica tariffa urbana, mentre non è stato possibile, date le già notevoli dimensioni dell'area locale di Roma, accorparli in tale ultima area.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

MANIERI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso che il comune di Martano (Lecce), preoccupato per i gravi effetti negativi ai fini della normale prosecuzione degli interventi di edilizia residenziale pubblica già programmati nella provincia dovuti ai vincoli di spesa derivanti dall'applicazione dell'articolo 8 del decreto-legge n. 669, del 31 dicembre 1996, che non consentono di portare a termine i programmi costruttivi di edilizia residenziale in corso di realizzazione finanziati dalla Regione Puglia ed attuati dallo IACP di Lecce, al fine di soddisfare parzialmente il fabbisogno abitativo della comunità, ha approvato un ordine del giorno che invoca interventi derogatori;

ritenuto che l'introduzione dei vincoli di spesa sopracitati, contenendo i prelevamenti entro il limite del 90 per cento dell'importo complessivamente prelevato alla fine dei corrispondenti mesi del 1996, costituisce certamente un ostacolo ai fini di una celere realizzazione delle opere già programmate,

l'interrogante chiede di conoscere quali misure si intendano adottare per una adeguata e sollecita soluzione del problema evidenziato, tenendo conto delle gravissime ripercussioni di carattere economico e sociale sul territorio salentino, già così fortemente penalizzato dalla sua marginalità geografica.

(4-05132)

(3 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, il segretario generale del Comitato per l'edilizia residenziale (CER) ha riferito che con nota n. 1953 del 15 maggio 1997 il Ministro dei lavori pubblici, in qualità di presidente del CER, ha interessato della questione relativa al blocco degli impegni di cui alla legge 28 febbraio 1997, n. 30, il Ministro del tesoro affinché valutasse l'opportunità di concedere agli IACP la deroga prevista dall'ultima parte del comma 3 dell'articolo 8 della stessa legge.

Il summenzionato segretario generale del Comitato per l'edilizia residenziale riferisce inoltre che, in data 25 giugno 1997, con nota n. 854911, il Ministero del tesoro ha precisato che gli IACP non si possono far rientrare tra le eccezioni previste dall'articolo 8, comma 3, della legge n.30 del 1997, e pertanto, sono tenuti all'osservanza del vincolo del 90 per cento sui prelevamenti dai conti di tesoreria.

Tuttavia, relativamente alla concessione delle deroghe previste dalla normativa di cui trattasi, lo stesso Ministero ha precisato che «le eventuali richieste mensili debbono pervenire da parte degli enti interessati e che, se presentate nei modi e nei termini stabiliti, non dovrebbero dar luogo a concrete difficoltà gestionali che siano in qualche modo di ostacolo alla operatività dei predetti enti».

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

MATTIOLI

(18 giugno 1988)

MONTAGNINO, FIGURELLI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'Alitalia ha deciso la cessazione dei voli tra Lampedusa e Palermo e tra Pantelleria e Trapani, con il conseguente trasferimento del personale di scalo, con decorrenza dal 26 ottobre 1996;

che tali voli hanno rappresentato, per diversi anni, per le comunità delle isole minori siciliane, prive di servizi essenziali, una garanzia di collegamento e di legame con il resto d'Italia;

che il traffico passeggeri ha registrato nel 1995 presenze rilevanti e tali, comunque, da rendere non razionale ed anzi dannosa la decisione di soppressione dei voli;

che la decisione dell'Alitalia nega i diritti dei cittadini delle isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa e provoca conseguenze fortemente negative per il turismo e le altre attività economiche, in particolare per la pesca, per l'assoluta mancanza di mezzi veloci alternativi per il trasporto del pesce fresco nei mercati italiani;

che l'annunciata sostituzione dei voli Alitalia con altri di compagnie private provoca forti preoccupazioni in relazione ai collegamenti nel periodo invernale, in quanto poco convenienti, ed alla subordinazione di un servizio pubblico essenziale ad interessi aziendali privati,

si chiede di sapere:

se la compagnia di bandiera abbia il dovere di garantire le esigenze proprie di un servizio pubblico, anche in relazione al contributo che, per tale funzione, è assegnato dallo Stato;

se il Governo sia stato preventivamente informato della soppressione del servizio aereo tra Palermo e Lampedusa e tra Trapani e Pantelleria;

se si intenda intervenire per la revoca della decisione assunta dall'Alitalia di sopprimere i voli con le isole minori e come si intenda garantire i diritti delle comunità isolate;

se si sia a conoscenza dell'esistenza di accordi e/o di convenzioni tra l'Alitalia e altre compagnie private per i voli con le isole minori

siciliane ed, eventualmente, quali siano i termini di tali eventuali accordi.

(4-02542)

(24 ottobre 1996)

RISPOSTA. - Con l'entrata in vigore dei regolamenti CEE n. 2407/92, n. 2408/92, n. 2409/92 e n. 2410/92 ed il conseguente mutato quadro normativo, il sistema convenzionale previsto dall'articolo 776 e seguenti del codice della navigazione è vigente solo per i servizi aerei di linea extra-Unione europea; conseguentemente l'articolo 5 della convenzione con la società Alitalia non può considerarsi più operante per i collegamenti nazionali e per i collegamenti nell'ambito dell'Unione europea.

Pertanto, non è più possibile imporre alle società di navigazione aerea, previo rimborso con oneri sociali, l'effettuazione di tratte aeree se non nel caso in cui si tratti di zone raggiungibili con rilevante difficoltà.

Per quanto riguarda il collegamento Pantelleria-Trapani e viceversa, l'Alitalia ha mantenuto il servizio fino al 31 gennaio 1997 e pur rientrando l'isola nella fattispecie sopra citata, non si è ritenuto di poter procedere all'imposizione di oneri di servizio sulla rotta in questione in quanto la società di bandiera effettua due voli giornalieri sulla tratta Pantelleria-Palermo, città quest'ultima facilmente raggiungibile da Trapani.

Il collegamento Pantelleria-Trapani è comunque assicurato dalla società Air Sicilia che effettua i voli con propri aeromobili.

Per il collegamento Lampedusa-Palermo e viceversa, la compagnia di bandiera ha mantenuto due voli giornalieri, prevedendo un incremento del servizio da Lampedusa con due ulteriori voli, uno del sabato, a partire dal 1° giugno 1997, e l'altro di domenica, a partire dall'11 luglio fino al 30 settembre 1997.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

MONTAGNINO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -
Premesso:

che il 18 novembre 1996 il treno espresso n. 1938 Catania-Roma, partito regolarmente da Catania alle ore 21,30, è stato bloccato a Messina alle ore 23 a causa di una non meglio specificata azione di protesta;

che la comunicazione dell'accennata situazione è stata effettuata alle ore 24 circa, con l'avvertenza che gli imbarchi dei traghetti per Vil-

la San Giovanni sarebbero ripresi a partire dalle ore 5 del 19 novembre 1996;

che a causa dell'interruzione del viaggio centinaia di passeggeri hanno subito gravissimi disagi, essendo costretti a restare all'interno del treno fermo, oppure a ritornare con un pullman alla stazione di Catania, dove, alle tre di notte, non è stata predisposta alcuna assistenza,

si chiede di sapere:

l'ora esatta in cui ha avuto inizio l'azione di protesta e da quale categoria sia stata effettuata;

se e quando ciò sia stato comunicato alle autorità competenti ai sensi della legge n. 146 del 1990;

se la suddetta azione sindacale si sia svolta nel rispetto di tutti i limiti prescritti dalla suddetta legge;

quali provvedimenti si intenda adottare nel caso in cui siano stati violati i suddetti limiti di legge;

quali iniziative abbia predisposto la società Ferrovie dello Stato per evitare i disagi ai viaggiatori.

(4-03171)

(4 dicembre 1996)

RISPOSTA. - Con telegramma dell'8 novembre 1996 le segreterie delle organizzazioni sindacali compartimentali e regionali della Calabria FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-Trasporti e FISAFS-CISAL hanno proclamato nei modi e nei tempi previsti dalle norme vigenti uno sciopero di tutto il personale operante nell'ambito del reparto territoriale movimento di Villa San Giovanni dalle ore 21.01 del 18 novembre alle ore 5.53 del 19 novembre.

Con telegramma n. 007 del 13 novembre 1996 il responsabile del presidio territoriale *holding* di Reggio Calabria comunicava a tutte le autorità interessate l'avvenuta proclamazione di sciopero.

Al fine di ridurre al minimo i disagi per gli utenti, la società Ferrovie dello Stato, come previsto dalla legge n. 146 del 1990, ha predisposto un programma minimo di treni, integrato da un servizio su gomma con un pullman dislocato a Rosarno e tre dislocati a Reggio Calabria.

Per garantire lo svolgimento del programma sono stati comandati in servizio 24 dipendenti, 17 dei quali però non hanno ottemperato al comando.

Alle unità che non si sono presentate sono state inviate formali contestazioni e conseguentemente è stata comminata loro la sanzione disciplinare di un giorno di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione.

Per l'impianto di Messina la società aveva previsto il traghettamento ed il proseguimento da Villa San Giovanni di tutti i treni continentali, ma, a causa della totale assenza del personale di manovra, la corsa mare 834 è stata soppressa e i treni 1938, 1924 e 852/850, giunti a

Messina rispettivamente alle ore 23.05, 00.43 e 00.03, sono rimasti bloccati in stazione in attesa della fine dello sciopero.

Durante la sosta nella stazione di Messina Centrale risulta che il personale di stazione si è prodigato il più possibile per alleviare il disagio dei viaggiatori.

Inoltre, diverse iniziative sono state adottate:

il locale bar della stazione di Messina Marittima è rimasto aperto tutta la notte;

due agenti del servizio accoglienza dei servizi di stazione sono stati comandati tutta la notte per fornire assistenza e informazioni alla clientela;

tre agenti della cooperativa portabagagli sono rimasti in servizio tutta la notte mettendo opere e mezzi a disposizione dei viaggiatori;

in occasione del trasferimento, tolda nave, i viaggiatori del soprpresso treno 834 sono stati accompagnati a bordo e la cooperativa portabagagli ha provveduto al trasporto dei loro bagagli.

Anche la locale Polfer, avvisata della circostanza, ha rafforzato l'organico allertando, nel contempo, la Protezione civile e le prefetture di Messina e Reggio Calabria.

Essendo stato, poi, possibile formare una squadra di manovra presso l'impianto di Villa San Giovanni, il servizio è ripreso anticipatamente rispetto alla conclusione dello sciopero, con il traghettamento del treno 1938 alle ore 3.50, del 1924 alle ore 5.20 e dell'852 alle ore 6.10.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

MUNDI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* –
Premesso:

che la giunta della regione Puglia con propria deliberazione n. 1716 del 23 aprile 1996 ha approvato il programma operativo multi-regionale risorse idriche 1994-99 cofinanziabile dall'Unione europea;

che nell'ambito di tale programma è stato inserito lo sbarramento sul fiume Fortore per la realizzazione dell'invaso in località Piano dei Limiti;

che la stampa ha riportato notizie circa la sicurezza del finanziamento sulla base anche delle assicurazioni fornite dallo stesso Ministro in indirizzo;

che la proposta di finanziamento veniva giustificata e concordata a livello ministeriale in quanto la regione Puglia appariva penalizzata sia rispetto ai finanziamenti ottenuti da altre regioni con superficie e po-

polazione inferiore, sia in considerazione delle carenze strutturali tipiche della stessa regione in materia di approvvigionamento idrico;

che nonostante tutte queste assicurazioni sembra, da fonti diverse, che tra le proposte progettuali che saranno valutate dall'apposito comitato per l'assegnazione dei progetti finanziabili non venga inserita la diga Piano dei Limiti,

si chiede di sapere:

se quanto sopra corrisponda a verità;

se sia altrettanto vero che l'eventuale esclusione sia da attribuire al fatto che i tempi di realizzazione e di rendicontazione della spesa dell'opera sarebbero incompatibili con i tempi assegnati dall'Unione europea e dalla mancanza della concessione di derivazione dell'acqua;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere nel caso venisse confermata l'esclusione del progetto, considerato che le motivazioni in essere sarebbero alquanto pretestuose poichè sono noti i tempi di realizzazione di una diga e la istanza per la concessione di derivazione d'acqua è stata inoltrata dall'Ente al Ministero dei lavori pubblici, sin dall'8 giugno 1987;

quali provvedimenti si intenda intraprendere, considerato l'impatto negativo che il mancato finanziamento dell'opera provocherebbe sull'opinione pubblica venendo meno le risorse necessarie per incrementare i livelli occupazionali per quest'area già particolarmente afflitta da tali gravi problemi.

(4-07810)

(30 settembre 1997)

RISPOSTA. - In risposta alla interrogazione in oggetto indicata, la Direzione generale della difesa del suolo riferisce che con istanza 8 giugno 1997 il Consorzio per la bonifica della Capitanata ha chiesto la concessione di derivare acqua dal fiume Fortore e dal torrente Santa Maria in località Piano dei Limiti dell'agro di Colletorto in provincia di Campobasso e dell'agro di Casalnuovo Monterotaro in provincia di Foggia, mediante la costruzione di uno sbarramento della capacità di 42 milioni di metri cubi per uso irriguo.

Poichè le opere della suddetta istanza di concessione interessano il territorio delle province di Foggia e Campobasso, questo Ministero ha emesso apposita ordinanza ministeriale in data 22 ottobre 1990, n. 1319.

Il provveditorato alle opere pubbliche per la Puglia ha comunicato di essere in procinto di ultimare l'istruttoria di rito, al fine di inviare gli atti della pratica allo scrivente.

In merito l'assessorato alla programmazione della regione Puglia ha riferito quanto segue:

A) *Importanza dell'opera*

La diga di Piano dei Limiti è di indubbia importanza nell'ambito della razionalizzazione dell'assetto potabile della Puglia settentrionale,

in quanto consente di «liberare» nuovamente per l'uso irriguo del Tavoliere parte delle risorse oggi «prestate» all'uso potabile dall'esistente invaso di Occhito sul fiume Fortore.

Non condivide l'ipotesi «catastrofica» connessa ad eventuali fuori servizio di Occhito - acquedotto del Fortore, in quanto le interconnessioni tra le opere potabili realizzate consentono, comunque, in situazioni di emergenza, il trasferimento di risorsa idrica tra Puglia centrale e Puglia settentrionale.

Ciò è dovuto ad una «politica» lungimirante di concezione delle opere, posta in essere dallo Stato, che, tramite l'intervento straordinario, ha finanziato, comunque, anche le indagini e la progettazione della diga in questione.

B) *Programmazione dell'opera*

Essa è stata inserita nella programmazione per il Quadro comunitario di sostegno 1994-99 della regione Puglia (delibera n. 1716 del 23 aprile 1997) per l'importo di 300 miliardi, relativo alle opere di invaso e di adduzione fino a Finocchito (in effetti gli importi dei progetti presentati sono superiori: 313 miliardi per le opere di invaso, 71 miliardi per le opere di adduzione, per un totale di 384 miliardi).

Si fa presente che il programma operativo prevedeva per il sottoprogramma I della regione Puglia 106 MECU e, per il sottoprogramma II, 100,7 MECU (dei quali 28 MECU a carico di privati, quota non effettivamente attivata per la regione Puglia) per un totale di 206,7 MECU pari a circa 397 miliardi (1ECU=L.1.920).

La proposta programmatica della regione Puglia prevedeva interventi per circa 1.475 miliardi.

In relazione ai progetti effettivamente pervenuti è stato possibile istruire ed ammettere a cofinanziamento europeo opere per circa 292 miliardi nel territorio della regione Puglia, tra quelle proposte dalla stessa, altre proposte direttamente da comuni, altre ancora segnalate dal Ministero dell'ambiente.

C) *Motivazioni dell'esclusione del progetto dal programma operativo*

Per meglio rispondere ai criteri di pronto utilizzo delle risorse comunitarie, si è, per le opere del sottoprogramma I, data la massima priorità alle opere più prontamente cantierizzabili.

In particolare l'opera in oggetto, ad oggi, non risulta cantierizzabile in quanto:

non ha ottenuto il definitivo benestare sull'ottemperanza alle prescrizioni in sede di VIA;

non ha ottenuto la concessione di derivazione dell'acqua o, almeno, l'autorizzazione provvisoria *ex* articolo 13 del testo unico delle acque pubbliche;

non ha ottenuto il parere tecnico-amministrativo del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto, adeguato alle prescrizioni relative alla sicurezza delle dighe ed alla procedura di compatibilità ambientale;

non ha ottenuto la pronuncia di compatibilità urbanistica.

Lo scrivente Ministero potrà provvedere a quanto di competenza relativamente agli ultimi tre punti, non appena sciolta definitivamente la pregiudiziale di natura ambientale, sull'assetto fisico definitivo dell'opera.

È da rilevare, inoltre, che i tempi di esecuzione dell'opera sono dell'ordine di quattro anni, non compatibili, quindi, con quelli del programma operativo, che prevede che le opere siano ultimate, collaudate e rendicontate all'Unione europea entro il dicembre 2001.

Infine si fa presente che, anche se fosse possibile rendere cantierabile entro alcuni mesi l'opera, rimarrebbe, tuttavia, da risolvere il problema della fonte di finanziamento a fronte di una così ingente posta programmatica, che non appare affrontabile a breve termine, con i meccanismi di gestione del Quadro comunitario di sostegno, nel cui programma operativo attuale non sembra, comunque, rientrare.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

MATTIOLI

(18 giugno 1998)

NOVI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Per sapere se risponda a verità quanto riportato recentemente da alcuni organi di informazione e, in particolare, dal quotidiano «MF» in merito alla autentica «pioggia» di promozioni ed assunzioni effettuate dai vertici RAI negli ultimi mesi. Secondo quanto pubblicato da «MF», il consiglio d'amministrazione presieduto dal dottor Siciliano «ha sfornato nomine e promozioni a getto continuo: in tutto fanno ben 290».

Poichè, a quanto risulta, le promozioni e, in special modo, le nuove assunzioni non sembrano obbedire a quei criteri di professionalità e di trasparenza che dovrebbero ispirare l'attività del servizio pubblico, si chiede di sapere se risulti in che modo il dottor Siciliano ed i membri del consiglio d'amministrazione giustificino tale discutibile e discriminatorio atteggiamento; è infatti noto che mentre numerosi giornalisti for-

niti di indiscussa professionalità ma privi dei «giusti» appoggi politici figurano, loro malgrado, nelle liste dei disoccupati, la RAI – nonostante il pubblicizzato «blocco delle assunzioni» – continua ad «arruolare», con sistemi lottizzatori, giornalisti che hanno, come unico requisito, quello di avere «santi in Paradiso» o quello di aver «militato» in organi di partito come «l'Unità» o «Il Popolo».

A dirigere la sede di Aosta è stato, ad esempio, mandato – non si sa in base a quali meriti – un giornalista proveniente da «Radio Radicale»; risulta poi che a Saxa Rubra lavorano numerosi «parenti eccellenti» di personaggi noti ed influenti del mondo politico e giornalistico; tra questi i figli di Tanino Scelba, Corrado Augias, Pino Rauti, Miriam Mafai, Luigi Pintor ed altri.

L'interpellante chiede inoltre di sapere:

come sia possibile, di fronte alla grave crisi occupazionale in cui versa il settore dell'informazione, tollerare questi evidenti, plateali ed anacronistici fenomeni di nepotismo;

se risulti se in futuro il consiglio d'amministrazione intenda procedere con l'attuale logica spartitoria o, come invece è auspicabile, attingere – per quanto riguarda le prossime indilazionabili assunzioni – dalle liste compilate dalla FNSI d'intesa con l'Usigrai e trasmesse all'ufficio del personale della RAI.

(4-11131)

(27 maggio 1998)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la gestione aziendale.

Detta materia rientra, infatti, nelle competenze del consiglio di amministrazione della società e ciò esclude qualsiasi possibilità di intervento governativo in quanto tale organo opera, ai sensi della legge 14 aprile 1975, n. 103, nel quadro delle direttive e dei criteri formulati dalla apposita Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Tuttavia, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dell'onorevole interrogante non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale ha anzitutto precisato che il numero delle promozioni effettuate ha riguardato circa 60 unità ed è legata alla riorganizzazione delle testate giornalistiche attuata nei primi mesi dello scorso anno.

Per quanto attiene le assunzioni la medesima concessionaria ha riferito che nell'ultimo triennio (1995-1997) il personale giornalistico immesso in azienda – in maniera peraltro conforme agli accordi ed alla normativa vigente – è stato il seguente: 30 precari fra quelli maggiormente utilizzati con contratti a termine come stabilito negli accordi sindacali sottoscritti il 10 maggio 1994, 13 precari a seguito di

regolarizzazioni conseguenti a contenzioso, 46 idonei alla selezione per praticanti bandita nel 1992.

A questi si sono aggiunti 32 giornalisti della Nuova ERI, che sono stati assorbiti per evitare il ricorso al licenziamento a seguito della cessazione dell'attività del «Radiocorriere TV».

In base all'accordo sindacale siglato l'8 luglio 1996, inoltre, sono state effettuate le assunzioni dei precari della cosiddetta seconda lista (60), si è proceduto all'immissione in servizio di 10 allievi della scuola di giornalismo di Perugia dalla quale escono professionisti formati per lo specifico settore radiotelevisivo ed all'assunzione di 6 giornalisti iscritti nelle liste di collocamento.

Nel corso del 1997 - ha proseguito la concessionaria - in occasione delle assunzioni già effettuate e di quelle in corso di perfezionamento, necessarie al fine di reintegrare l'organico della testata giornalistica regionale, su un numero complessivo di 35 unità da assumere, solo 3 volte si è fatto ricorso alla chiamata diretta per giornalisti professionisti disoccupati che, comunque, erano già stati utilizzati dall'azienda con varie forme di contrattualizzazione.

Anche tali assunzioni peraltro, ha precisato la società concessionaria, sono perfettamente coerenti con le previsioni contrattuali che lasciano un margine, purchè residuale, alla possibilità di assunzioni al di fuori degli ordinari bacini di reperimento.

Quanto ai giornalisti provenienti dalla «carta stampata», la medesima RAI ha significato che non risulta che negli ultimi tre anni siano stati immessi in servizio giornalisti occupati in tale settore, fatti salvi un caso risalente all'estate del 1995, quando fu assunto un giornalista in servizio presso un quotidiano di Bolzano perchè in possesso dei requisiti professionali necessari nel caso specifico (perfetta conoscenza di quattro lingue) ed i casi di assunzione di direttori di testata o di personale avente analoghe posizioni dirigenziali.

Relativamente al direttore della sede per la Valle d'Aosta - che svolge il suo incarico da circa tre anni ed ha consolidato un rapporto estremamente proficuo con le istituzioni e gli operatori culturali regionali - la concessionaria ha precisato che l'interessato prima dell'assunzione in RAI, avvenuta nel 1995, era stato direttore del telegiornale di Teleroma 56 e precedentemente aveva maturato un'esperienza professionale estremamente variegata prestando la propria attività presso varie testate giornalistiche, fra cui anche Radio Radicale, con la quale ha avuto un rapporto di collaborazione, che prevedeva la predisposizione della rassegna stampa.

In merito, infine, alle assunzioni di giornalisti legati da rapporti familiari con noti personaggi della politica o dell'azienda, la ripetuta concessionaria, nel sottolineare che eventuali rapporti di parentela non possono costituire motivo di discriminazione, ha assicurato che anche in questi casi le assunzioni avvengono secondo i criteri prima indicati e,

quindi, solo nei casi in cui ne sussistano i requisiti da parte degli interessati.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

PALUMBO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'Alitalia spa ha annunciato il trasferimento da Napoli a Roma della funzione del controllo spazio dei voli nazionali;

che tale attività è attualmente espletata con sistema telematico che rende incomprensibile e ingiustificato il trasferimento dall'attuale sede a quella di Roma;

che la medesima attività è espletata con efficienza e professionalità dagli operatori addetti;

che non appare ammissibile una ulteriore penalizzazione della città di Napoli attraverso l'ulteriore depauperamento di attività e funzioni che possono favorire lo sviluppo socio-economico della già gravemente disagiata realtà territoriale;

che è opportuno intervenire per la immediata sospensione del trasferimento,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per impedire che venga senza giustificato motivo disposto il passaggio delle attività del controllo spazio dei voli nazionali dalla attuale sede di Napoli a quella di Roma.

(4-02373)

(16 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il trasferimento delle attività del controllo spazio dei voli nazionali dall'attuale sede di Napoli a quella di Roma rientra tra gli interventi previsti per fronteggiare la grave crisi in cui versa l'Alitalia.

Tali interventi sono in linea con un piano industriale di riassetto e di ristrutturazione aziendale articolato su tre punti: la concentrazione di attività a valore aggiunto (1996), il ridisegno dei processi (anni 1996-1998) e la ridefinizione di regole e prassi (1997-98).

Coerentemente con i piani di razionalizzazione organizzativa, la società Alitalia e le organizzazioni sindacali il 19 novembre 1996 hanno stipulato un accordo nel quale è stato, tra l'altro, previsto l'accorpamento presso la sede di Roma delle attività di «gestione operativa *revenue management* nazionale», nel rispetto dei livelli occupazionali esistenti sull'area napoletana.

Ciò nel comune intendimento delle parti sociali di garantire importanti sinergie ed economie funzionali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

PASTORE. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che giovedì 9 aprile 1998 è stato inaugurato a Pescara dall'amministrazione comunale l'«Ufficio relazioni con il pubblico» (URP), servizio già attivo a disposizione dei cittadini in locali adiacenti l'anagrafe e accessibili direttamente dal piano stradale;

che erano presenti all'inaugurazione tutti i rappresentanti degli organi di stampa, quotidiani ed emittenti televisive private, ad eccezione della *troupe* di RAI Tre Regione, anche se regolarmente invitata;

che il sindaco Carlo Pace, constatata l'assenza proprio dell'organo di informazione che svolge per sua natura un servizio pubblico, ha ritenuto di dover protestare recandosi presso la sede della RAI in via De Amicis a Pescara insieme ad alcuni consiglieri comunali;

che il sindaco, come da lui stesso dichiarato in tale occasione, ha inteso così manifestare il proprio disappunto nei confronti di un continuato tentativo di oscuramento delle attività istituzionali dell'amministrazione comunale, arrivato al punto di non dare alcun risalto addirittura all'istituzione di un servizio pubblico di informazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti sopra esposti;

se sia a conoscenza della ragione dell'assenza della RAI in una simile occasione ed in particolare se tale assenza sia da imputarsi a pura casualità o a una preordinata volontà di disinformazione circa le attività dell'amministrazione comunale di Pescara;

se e come intenda procedere per fare in modo che la RAI continui a svolgere regolarmente il servizio pubblico garantendo l'informazione e conseguentemente la tutela dei diritti dei cittadini, senza spirito di parte.

(4-10563)

(21 aprile 1998)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la gestione aziendale.

Allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione su quanto ha formato oggetto dell'atto parlamentare in esame, non si è mancato tuttavia di interessare la predetta concessionaria la quale ha precisato che la redazione giornalistica dell'Abruzzo il giorno 9 aprile 1998 ha

dato ampia informazione, fornendo anche immagini, circa l'apertura dell'ufficio relazioni con il pubblico del comune di Pescara, nelle edizioni del telegiornale delle 14.00, delle 19.35 e delle 22.45.

L'edizione delle ore 19.35 ha inserito la notizia anche nel sommario, dedicando ad essa un titolo con relativa immagine.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

PASTORE, DI BENEDETTO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'aeroporto d'Abruzzo «Liberi» di Pescara si trova, ormai da molti anni in una situazione di paradossale disinteresse da parte delle autorità pubbliche nazionali e locali;

che le strutture dello scalo aeroportuale abruzzese sono pienamente efficienti ed in grado di sostenere un traffico piuttosto rilevante, sia in termini di passeggeri che di merci e che, di recente, tali strutture sono state potenziate e rinnovate, attraverso la creazione di una nuova aerostazione;

che lo sviluppo dell'aeroporto di Pescara è un elemento strategicamente essenziale per la crescita del sistema economico e culturale abruzzese in quanto permette di connettere effettivamente l'intera regione con le principali realtà europee;

che, a fronte di queste considerazioni, l'intero traffico giornaliero dell'aeroporto d'Abruzzo è costituito da un solo volo di linea Pescara-Milano;

che l'Alitalia ha dimostrato un totale disinteresse per tale volo tanto da prevedere nelle prossime settimane l'inserimento di uno scalo intermedio ad Ancona che provocherà un inevitabile allungamento dei tempi di percorrenza tale da compromettere i collegamenti con le principali rotte nazionali e internazionali;

che la compagnia di bandiera motiva tale paradossale stato di fatto con la scarsità del bacino d'utenza dell'aeroporto abruzzese, quando invece è facilmente dimostrabile l'enorme impatto che un efficiente scalo aeroportuale potrebbe avere sul sistema economico della regione che sconta ancora lo stato di sostanziale isolamento delle proprie strutture imprenditoriali dai grandi mercati internazionali;

che, inoltre, eventi straordinari come il Giubileo dell'anno 2000 possono essere un'occasione imperdibile di sviluppo, per realtà quali quella abruzzese, di adeguate strutture in grado di accogliere il grande turismo internazionale,

si chiede di sapere:

la posizione del Governo in merito alla singolare situazione di utilizzo dell'aeroporto «Liberi» d'Abruzzo, gravemente penalizzato dalle

scelte di gestione della compagnia di bandiera; di conoscere l'orientamento dell'Esecutivo in merito al potenziamento dello scalo pescarese attraverso l'apertura dello stesso ad altre compagnie aeree in grado di assicurare un aumento del traffico delle persone e delle merci.

(4-03475)

(17 dicembre 1996)

RISPOSTA. - L'inserimento sul collegamento Pescara-Linate-Pescara dello scalo intermedio di Ancona è stato deciso dalla società Alitalia con carattere temporaneo dal 1° dicembre 1996 al 29 marzo 1997, nell'ambito di una revisione globale del programma dei voli nazionali della società, conseguente alle criticità relative alla distribuzione dei permessi di atterraggio e decollo all'aeroporto di Linate.

L'orario dei voli consente comunque all'utenza di affari pescarese di recarsi a Milano e far ritorno a Pescara nello stesso giorno e favorisce inoltre comode coincidenze con le principali città europee.

Al momento l'Alitalia sta operando un monitoraggio sull'attività dell'aeroporto pescarese, prevedendo di istituire nuovi collegamenti nel caso in cui lo studio dia esiti positivi.

Va, peraltro, osservato che con l'avvento della liberalizzazione sono venute a cadere le condizioni di monopolio in cui operava la compagnia di bandiera e che la scelta di operare su uno scalo è determinata da considerazioni prettamente commerciali non certo influenzabili dalle amministrazioni statali.

In tale contesto occorre tenere nella dovuta considerazione l'evoluzione, nel segno della privatizzazione, delle gestioni aeroportuali e quindi il ruolo che potranno svolgere, anche sotto il profilo dello sviluppo commerciale delle infrastrutture aeroportuali, i nuovi enti gestori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

PEDRIZZI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle finanze, di grazia e giustizia e per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che in data 1° agosto 1995 è stata presentata dallo scrivente l'interrogazione n. 4-05553 rimasta fino ad oggi priva di risposta e relativa alla ristrutturazione del castello di San Martino di Priverno, in provincia di Latina, ed alle relative pratiche di aggiudicazione dei lavori da parte di imprese emiliane;

che in data 13 febbraio 1996 è stata presentata dallo scrivente l'interrogazione n. 4-08091, rimasta anche questa senza risposta e concernente il crollo di un muro del castello, tra le cui cause non appare

senza fondamento l'ipotesi di inesperienza ed imperizia da parte dell'impresa nella specializzazione di tale tipo di lavoro;

che il contratto di appalto con il consorzio cooperative costruzioni di Bologna, comprensivo di lavori a misura, imprevisti, spese tecniche ed IVA, veniva fissato con delibera di giunta n. 306 del 9 maggio 1992, dopo stipulazione con la regione Lazio di convenzione redatta il 20 dicembre 1991, in lire 9.369 milioni; allo stato attuale i danni al patrimonio pubblico ammontano a lire 3.952 milioni (ripartiti come segue: riserve dell'impresa lire 1.000.000.000 circa ed interessi maturati, parcelle non dovute di progettazione lire 552.000.000 circa, parcelle rivendicate lire 400.000.000, ulteriori parcelle per spese generali lire 500.000.000 circa, ricostruzione del muro crollato e danni patrimoniali lire 1.000.000.000 circa, imprevisti per opere di consolidamento delle fondazioni, da ritenere provocate dall'inadempienza alle prescrizioni della Sovrintendenza, lire 500.000.000 circa) ed i lavori si possono dichiarare appena iniziati;

che sul piano tecnico, per essere il progetto esecutivo e cantierabile, non poteva assolutamente mancare l'esame geognostico, la mancanza del quale, dopo sei anni circa dall'approvazione del progetto, impedisce ancora di decidere sulle fondazioni. Tale esame a corredo del progetto originario è per legge parte integrante della relazione di calcolo strutturale finalizzata al rilascio del nulla osta di cui alla legge antisismica. Si deve far rimarcare che su quest'ultimo nulla osta la Sovrintendenza, in data 3 febbraio 1995, ha dettato delle disposizioni riguardanti gli interventi nel piano interrato, intesi a limitare le demolizioni dei muri perimetrali, in fondazione, e l'introduzione di misure conservative degli equilibri esistenti;

che sul piano giuridico il crollo del muro rientrerebbe nelle ipotesi di reato prescritto dagli articoli 434 (crollo di costruzioni od altri disastri dolosi) e 733 (danneggiamento al patrimonio archeologico, storico o artistico nazionale) del codice penale e perseguibili con procedibilità d'ufficio e competenza del Tribunale;

l'interrogante chiede di sapere:

se si intenda avviare un'inchiesta che accerti le eventuali responsabilità del crollo del muro;

se non si ritenga opportuno promuovere accertamenti sull'*iter* dell'assegnazione dei lavori di ristrutturazione del castello di San Martino;

se risulti che i costi dell'eventuale incompetenza amministrativa e tecnica dell'intera vicenda saranno addebitati alle casse del comune di Priverno o agli effettivi responsabili.

(4-00140)

(22 maggio 1996)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione parlamentare in oggetto per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

La soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio, interpellata al riguardo, ha comunicato che i lavori di restauro del castello di San Martino di Priverno, attualmente in fase di ultimazione, sono stati eseguiti dalla competente amministrazione comunale in qualità di proprietaria dell'immobile, previo nulla osta rilasciato dalla sopraccitata soprintendenza, ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089.

Si fa presente, pertanto, che, nel caso specifico, esulano dalle competenze della soprintendenza la nomina dei progettisti e del direttore dei lavori, l'espletamento delle operazioni per la gara di appalto con la relativa aggiudicazione dei lavori, nonché l'approvazione dei calcoli statici da parte del competente Ufficio del Genio civile.

La soprintendenza mantiene, tuttavia, una competenza relativa alla sorveglianza, prevista dalla legge n. 1089 del 1939, esercitata mediante costanti sopralluoghi da parte di funzionari tecnici, per il controllo in corso d'opera dei lavori autorizzati e per le scelte dei materiali e delle finiture più idonei al carattere monumentale del bene vincolato ai sensi dell'articolo 4 della citata legge.

Si segnala, infine, che il Ministero di grazia e giustizia ha comunicato, come riferito dal procuratore della Repubblica presso il tribunale di Latina, che il giudice per le indagini preliminari presso il locale tribunale, su conforme richiesta del pubblico ministero, con provvedimento del 15 luglio 1996, ha disposto l'archiviazione del procedimento penale instaurato in relazione ai fatti di cui all'interrogazione medesima.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(24 giugno 1998)

PEDRIZZI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* –
Premesso:

che la trasmissione «Chi l'ha visto?», in onda in data 6 maggio 1997 su Raitre alle ore 20,30 circa, originariamente ideata per diffondere notizie sulle persone scomparse, si è cimentata in un'insolita caccia all'assassino del duplice omicidio di Cori;

che nel corso della trasmissione sopra citata il primo degli indiziati, il ventiseienne aspirante infermiere Massimiliano Placidi, è intervenuto ampiamente senza essere accompagnato da alcuno dei suoi legali;

che nel prosieguo della trasmissione è stata ricostruita anche la posizione di Marco Canale, attualmente in carcere, accusato dell'omicidio dei fidanzati di Cori;

che procedendo nella predetta ricostruzione l'inviata TV Simona Ercolani, in collegamento dal quartiere San Valentino di Cisterna (Latina), località nella quale vive il Canale, ha definito il quartiere medesimo «un ghetto di Cisterna, popolato di malviventi...»;

che non appena ascoltati gli appellativi di «ghetto» e altri, riferiti al quartiere San Valentino, l'assessore ai servizi sociali e rappresentante della amministrazione comunale, Francesco Maggiacomo, ha telefonato immediatamente alla redazione di «Chi l'ha visto?» esprimendo profondo dissenso su quanto stava andando in onda;

che analoghi risentimenti sono pervenuti alla redazione della trasmissione sia da parte del vice sindaco, Luciano Chiarucci, che del sindaco, Umberto Salvatori, senza tuttavia che di questo fosse data opportuna comunicazione ai telespettatori nel corso della trasmissione medesima;

che forte è stato anche il risentimento e l'indignazione degli abitanti del quartiere di San Valentino di Cisterna, quartiere che, come ha sottolineato il sindaco, è popolato da onesti operai e professionisti, risentiti per gli insulti ascoltati in trasmissione e ritenuti «grossolani e generici»;

che il sindaco ha richiesto alla redazione di «Chi l'ha visto?» una copia della registrazione del programma per valutare l'opportunità di una tutela legale al fine di salvaguardare il buon nome della cittadina di Cisterna e dei suoi abitanti, manifestando anche la ferma intenzione di rappresentare i fatti contestati all'autorità giudiziaria;

che tutto quanto sopra esposto e mandato in onda da Raitre in prima serata è estremamente grave e lesivo nei confronti dell'immagine della città e dei suoi cittadini oltre che di tutti gli utenti televisivi, soprattutto in quanto proveniente da un mezzo di comunicazione pubblico qual è la RAI;

che ancora una volta la redazione della terza rete della RAI, notoriamente vicina al centro-sinistra, mandando in onda il programma «Chi l'ha visto?» sul delitto di Cori con le modalità sopra elencate, ha mostrato di essere parziale nei confronti delle amministrazioni e dei cittadini che hanno preferito il centro-destra,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tutto quanto narrato in premessa e, del caso:

se non ravvisi nella conduzione di «Chi l'ha visto?» in onda lo scorso 6 maggio 1997 atteggiamenti fortemente denigratori e lesivi della dignità degli abitanti di Cisterna;

se non ritenga opportuno intervenire affinché siano chiarite le motivazioni che hanno indotto la redazione di «Chi l'ha visto?» ad assumere una posizione così dichiaratamente offensiva sia per gli abitanti del luogo che per tutti i telespettatori;

se e quali provvedimenti intenda adottare al fine di evitare che analoghe spiacevoli situazioni possano verificarsi in futuro e quali mezzi di sorveglianza e di controllo intenda applicare per raggiungere tale obiettivo.

(4-05727)

(8 maggio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che la legge 14 aprile 1975, n. 103, ha attribuito la materia dei controlli sulla programmazione della RAI alla Commissione parlamentare per l'indirizzo e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame si è provveduto ad interessare la predetta concessionaria la quale ha comunicato che, da sempre, la trasmissione «Chi l'ha visto?», oltre ad occuparsi di persone scomparse, tratta casi di cronaca contribuendo, a volte in maniera determinante, alla soluzione di vicende delittuose.

Non deve ritenersi, pertanto, insolito che la puntata del 6 maggio 1997 sia stata dedicata al «giallo di Cori» che grande sconcerto ha suscitato nell'opinione pubblica.

Nel corso del programma, ha precisato la RAI, è stato dato ampio spazio alla posizione di tutti gli indiziati senza prendere posizione in merito alla loro presunta responsabilità. Nel caso di Marco Canale, detenuto, è stato intervistato il suo avvocato.

Uno degli indiziati, Massimiliano Placidi, è intervenuto ampiamente dichiarando che non vi era alcun motivo per cui dovesse essere assistito dal suo avvocato durante l'intervista spontaneamente rilasciata.

La società concessionaria – nel sottolineare che nel corso del collegamento esterno l'invitata, con una frase riferita agli abitanti del quartiere San Valentino di Cisterna, intendeva mettere in luce il degrado della zona, senza peraltro colpevolizzare la maggioranza di persone oneste che vi risiedono – ha reso noto che alle reazioni dell'amministrazione e della cittadinanza la redazione di «Chi l'ha visto?», fin dal giorno successivo alla messa in onda del programma, ha preso contatto con l'addetto stampa del sindaco di Cisterna e con l'avvocato del presunto colpevole dell'omicidio, al fine di chiarire ogni equivoco.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

PERUZZOTTI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che Alpi Eagles è una compagnia aerea veneta finanziata da privati che da qualche mese opera su alcuni scali italiani ed europei in previsione di una maggiore espansione di flotta e di collegamenti e che, recentemente, il Registro aeronautico italiano (RAI) e Civilavia ne hanno sospeso l'attività per quattro giorni «per gravi inadempienze ai requisiti di certificazione con particolare riguardo alla mancata registrazione sui quaderni tecnici di bordo (QTB) di anomalie tecniche» e «la mancata adozione di provvedimenti correttivi delle suddette anomalie o ado-

zione in maniera difforme da quanto previsto dal regolamento JAR 145»;

che le «anomalie tecniche» annotate dai piloti su biglietti e non riportate sul QTB sarebbero state relative a eventuali piccoli malfunzionamenti di parti ininfluenti per la sicurezza del volo dell'aeromobile (tipo lampadina fulminata al posto passeggeri n. 8, si è rotta la macchinetta per il caffè, eccetera) seguendo una prassi adottata anche dai piloti delle altre compagnie aeree,

si chiede di sapere se i provvedimenti di sospensione delle certificazioni da parte della RAI e della licenza di esercizio da parte di Civilavia – provvedimenti che hanno tenuto a terra gli aeromobili della Alpi Eagles dal 3 all'8 dicembre 1996 – non siano stati dettati da eccessivo zelo accompagnato da altrettanta severità, nel momento in cui la compagnia sta cercando di espandersi con nuovi *slots* e collegamenti da coprire con altri quattro Fokker di provenienza dalla nostra compagnia di bandiera.

(4-03407)

(13 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Le misure adottate nei confronti della società Alpi Eagles sono state prese per tutelare la sicurezza delle operazioni di volo. Infatti, in presenza delle gravi inadempienze di cui la società si è resa responsabile, il Registro aeronautico italiano ha adottato i provvedimenti di sua competenza, ovvero la sospensione del CIT (Certificato di idoneità tecnica) che comporta automaticamente la sospensione del disciplinare e nello stesso tempo ha provveduto alla ricertificazione, con voli di prova, di tutte le macchine della flotta.

Da parte della Direzione generale dell'aviazione civile è stata predisposta un'ispezione da cui sono emerse gravi disfunzioni sia in fase di programmazione che di attuazione nell'impiego degli equipaggi di volo, disfunzioni che, in taluni casi, hanno comportato il superamento dei limiti della fatica volo previsti dalla vigente normativa, con evidenti ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni di volo.

In conseguenza di ciò, è stata decisa la sospensione dalle funzioni del direttore operazioni di volo e del capo flotta.

Tale provvedimento, in concomitanza con quello preso dal Registro aeronautico italiano, ha portato alla sospensione dell'attività della compagnia, che ha provveduto alla ristrutturazione della direzione operazioni volo con la nomina di due nuovi responsabili, ottenendo di nuovo il CIT, dopo i controlli d'istituto operati dal Registro aeronautico italiano.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

PIERONI. – *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che i rappresentanti marchigiani di CGIL CISL e UIL della categoria dei postelegrafonici hanno denunciato, in una lettera inviata nei giorni scorsi al presidente della regione Marche e al presidente del consiglio regionale, che nelle poste marchigiane attualmente sono in forza soltanto 4.581 dipendenti a fronte di un fabbisogno di 5.595 unità, il che significa un saldo negativo di circa il 18,12 per cento, il più alto in tutta Italia;

che alle Marche due anni fa furono assegnate 194 assunzioni con contratto di formazione lavoro, ma, nonostante l'approvazione del Ministero del lavoro, queste assunzioni non si sono mai attuate: secondo quanto dichiarato dai suindicati rappresentanti sindacali le Marche sono l'unica regione dove gli accordi non sono stati rispettati;

che nel marzo 1997 furono intraprese azioni di lotta sfociate in uno sciopero di tutti i comparti postali, che ha ottenuto come unico risultato un «impegno» rimasto tale;

che questa gravissima carenza di personale, per cui le Marche hanno in Italia un non certo invidiabile primato, sta mettendo in difficoltà l'erogazione dei servizi essenziali delegati dallo Stato alle poste: la situazione sta raggiungendo un punto di non ritorno, anche a fronte delle centinaia di domande di pensionamento presentate, e sta creando un profondo malessere tra i dipendenti, mentre continue sono le pubbliche denunce dei cittadini sui disservizi postali e i disagi cui sono sottoposti;

che se non si interverrà in tempi rapidi la situazione diventerà inaccettabile con il rischio di dover chiudere gli uffici per mancanza di personale,

si chiede di sapere:

perchè a tutt'oggi l'Ente poste, non rispettando gli accordi, non abbia proceduto alle 194 assunzioni con contratto di formazione lavoro assegnate alle Marche due anni fa;

se e quando l'Ente poste procederà alle 194 assunzioni;

quali siano le motivazioni dell'assurda carenza di personale nelle poste marchigiane e quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per sollecitare l'Ente poste ad evitare che la situazione, già grave per i dipendenti e per i cittadini che ne subiscono le dirette conseguenze, precipiti fino a rendere necessaria la chiusura degli uffici per mancanza di personale.

(4-07167)

(22 luglio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che, a suo tempo, l'Ente poste italiane aveva siglato con le organizzazioni sindacali un accordo in base al quale veniva concordata l'assunzione di 5000 unità con contratto

di formazione-lavoro, approvato dal Ministero del lavoro in data 19 luglio 1995, di cui 196 unità avrebbero dovuto essere destinate nelle Marche.

Successivamente, tale fabbisogno è stato ridimensionato in funzione del progetto di riassetto aziendale che ha investito tutte le realtà territoriali nazionali; in particolare, poichè è risultato che la sede Marche ha una dotazione organica più consistente di quella di altre sedi postali del Centro-Nord destinatarie delle unità in argomento, il numero degli assumendi è stato ridotto a 173.

La proposta di assunzione, presentata al Ministro del lavoro, è stata respinta con la motivazione che il termine di validità dei contratti di formazione-lavoro era di 12 mesi dalla data di autorizzazione.

Tuttavia, allo scopo di venire incontro alle difficoltà operative emerse, l'ex Ente poste aveva autorizzato per il periodo gennaio-settembre 1997 l'assunzione con contratto a tempo determinato di 780 unità nella sede Marche.

L'ente, infine, in applicazione della legge n. 608 del 1997, ha raggiunto un accordo per l'immissione in servizio, nei primi mesi del 1998, di 1300 unità, con contratto di lavoro a tempo indeterminato, di cui 182 da assegnare alla sede Marche; gran parte di tali assunzioni risultano già effettuate.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1997)

PIERONI, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SARTO, SEMENZATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che la legge istitutiva del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la n. 1460 del 1942, prevede all'articolo 9 la durata in carica di due anni per i membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, mentre nulla è precisato per la durata dell'incarico del presidente di quello che è il massimo corpo tecnico-consultivo dello Stato in materia di opere pubbliche;

che il presidente del suindicato organo consultivo deve essere nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici;

che dal silenzio della legge n. 1460 del 1942 sulla durata dell'incarico del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici si può desumere che il termine del suo mandato dovrebbe essere stabilito dal decreto di nomina;

che l'ultimo decreto di nomina, del marzo 1995, relativo all'attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici Aurelio Misiti, non prevede un termine di scadenza, nè appare casuale nello stesso decreto il richiamo del solo comma 1 dell'articolo 21 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29: l'articolo in questione prevede infatti la nomina dei dirigenti generali, ma solo il secondo comma dello stesso articolo, che disciplina il conferimento di tale incarico a persone estranee all'amministrazione, disciplina la durata del mandato e una serie di responsabilità nonchè incompatibilità;

che l'assenza del termine di scadenza nel decreto di nomina sopra citato appare tanto più grave se si considera che durante il Governo Berlusconi il decreto del Presidente della Repubblica di nomina dello stesso Aurelio Misiti, mai emanato per la caduta del Governo, prevedeva una durata dell'incarico di cinque anni;

che l'attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici gestisce il suo incarico tecnico-consulativo in maniera estremamente politicizzata,

si chiede di sapere:

se il Governo intenda accertare in che modo e per quali motivazioni sia scomparsa la durata dell'incarico nel decreto di nomina dell'ingegner Aurelio Misiti, nel passaggio dal Governo Berlusconi al Governo Dini;

se, come e in che tempi il Governo intenda intervenire per evitare il configurarsi di un incarico senza scadenza per l'ingegner Aurelio Misiti o se al contrario ritenga di avallare l'assurda situazione creatasi e con quali giustificazioni.

(4-08207)

(28 ottobre 1997)

RISPOSTA. – In risposta alla interrogazione in oggetto la Direzione generale degli affari generali e del personale di questo Ministero fa presente che con decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 1994 era stato conferito al professor Misiti l'incarico di presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici con decorrenza 28 febbraio 1994 e per la durata di un quinquennio, ai sensi del comma 2 dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 29 del 1993.

Il succitato decreto del Presidente della Repubblica è stato oggetto di osservazioni da parte della delegazione della Corte dei conti presso questo Ministero, poi della Corte dei conti a sezioni riunite per l'esercizio del controllo di legittimità di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, che nella seduta del 14 febbraio 1995 ha ricusato il visto sul decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1994. Con successivo decreto del Presidente della Repubblica del 3 marzo 1995, registrato alla Corte dei conti il 9 marzo 1995, reg. 1, foglio 72, il professor Aurelio Misiti è stato nominato presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, livello di funzione B, ai sensi

dell'articolo 21, comma 1, del sopracitato decreto legislativo n. 29 del 1993, con decorrenza 3 marzo 1995, nel ruolo dell'amministrazione del Ministero dei lavori pubblici, cessando da quello presso l'Università degli studi di Roma «La Sapienza».

La Direzione generale degli affari generali e del personale precisa, infine, che l'atto ispettivo degli onorevoli interroganti sembra fondarsi sull'erroneo convincimento che il professor Misiti sia stato nominato presidente del Consiglio superiore come «componente esterno» all'amministrazione dei lavori pubblici, mentre, in realtà, in virtù del già richiamato decreto del Presidente della Repubblica 3 marzo 1995, deve ritenersi un dirigente generale di funzione B, al quale è stato conferito il predetto incarico. Ne consegue che egli non può essere considerato un «componente esterno», ma che al contrario il suo incarico di presidente del Consiglio superiore è direttamente correlato alla funzione di dirigente generale.

Per quanto concerne la durata dell'incarico va rilevato che, dal combinato disposto dei commi 3 e 8 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 80 del 1998, si evince che l'incarico in questione, come quelli di uffici dirigenziali di analogo livello, può essere confermato o revocato entro novanta giorni dal voto di fiducia del Governo.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

MATTIOLI

(18 giugno 1998)

PREIONI. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che la stazione ferroviaria di Domodossola versa in stato di visibile degrado per la mancanza di manutenzioni ordinarie e straordinarie e che già da tempo sarebbero stati richiesti interventi di restauro e di adeguamento alle nuove normative di sicurezza,

si chiede di sapere:

quali interventi siano stati progettati e finalizzati;

se sia vero che alcune opere già appaltate sarebbero state sospese a seguito di contenziosi amministrativi e concorsuali di imprese fornitrici, una delle quali sarebbe incorsa in procedure fallimentari.

(4-05082)

(2 aprile 1997)

RISPOSTA. – Si porta a conoscenza che sono previsti lavori di ristrutturazione della stazione ferroviaria di Domodossola.

Gli interventi interesseranno la copertura del fabbricato viaggiatori per eliminare le infiltrazioni d'acqua, la tinteggiatura dell'atrio e della sala d'attesa, nonché la revisione delle pensiline.

Inoltre, si informa che è stato rescisso il contratto con la ditta Corsicato di Napoli, cui era stata affidata la manutenzione della stazione, per inadempienza della ditta stessa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

RECCIA, BORNACIN, DEMASI, BEVILACQUA, PACE, MAGGI, MULAS, COZZOLINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le Ferrovie dello Stato spa intendono sopprimere in Campania circa 80 corse di treni destinati in prevalenza al trasporto di lavoratori pendolari e di studenti;

che, in particolare, già 19 di questi collegamenti ferroviari, che servono la tratta Pozzuoli-Villa Literno ovvero Napoli-Pozzuoli e viceversa, sono stati di fatto eliminati;

che, inoltre, risultano chiuse ormai le biglietterie relative al tratto che va da Aversa-San Marcellino-Albanova, percorso quest'ultimo che collega Aversa con Canello Arnone fino a Roma e, pertanto, di estrema importanza soprattutto per le stazioni di San Marcellino e Albanova che finiscono ormai per essere completamente isolate;

che la soppressione dei collegamenti di città come Napoli e Roma con l'area flegrea e la Terra di lavoro è un assurdo inaccettabile dal momento che tali corse ferroviarie, di norma già poco frequenti, costituiscono l'unico ed insostituibile tramite per molti pendolari per il raggiungimento delle sedi di studio e di lavoro;

che tali iniziative comportano un ulteriore aggravio del congestionamento del traffico ferroviario, in particolare della stazione centrale di Napoli, sulla quale grava l'intero sistema ferroviario del meridione d'Italia;

che l'interrogante, già in data 22 giugno 1994, presentava ai Ministri in carica dei trasporti del tesoro, e dell'ambiente, altra interrogazione avente ad oggetto la richiesta del parere dei Ministri interrogati ed eventuali interventi atti al decongestionamento della stazione centrale di Napoli, con la previsione di un decentramento del traffico ferroviario presso la stazione di Villa Literno, consentendo così anche la trasformazione del tratto ferroviario che collega Villa Literno con Napoli – via Aversa – in collegamento metropolitano;

che tali istanze sono rimaste del tutto disattese e, nonostante gli annosi problemi relativi al traffico ferroviario presenti nel Meridione ed in particolare nella regione Campania, rimane costante l'insensibilità del Governo verso tali questioni e la mancanza di volontà al superamento delle stesse, al punto di tollerarne anzi il sensibile peggioramento avvenuto negli ultimi tempi;

che le iniziative programmate e quelle già intraprese dalle Ferrovie dello Stato sono assolutamente inaccettabili e lesive degli interessi di quanti cittadini debbano ogni giorno recarsi al lavoro, in regioni che già conoscono molti disservizi;

che è infatti inaccettabile che centri come Albanova non solo non siano serviti adeguatamente con un rafforzamento della linea ferroviaria o metropolitana, ma risultino ormai addirittura isolati;

che anzi sarebbe auspicabile e necessario istituire un collegamento nel tratto Aversa-San Marcellino-Albanova-Roma con treni di lunga percorrenza ad orari sia diurni che serali, evitando così la scandalosa preclusione di tale area dal resto della linea ferroviaria,

si chiede di sapere:

se si intenda fornire pareri sulle iniziative suddette previste ed intraprese dalle Ferrovie dello Stato creando enorme nocumento alla utenza delle tratte interessate così come sopra esposto;

se non si ritenga opportuno disporre provvedimenti urgenti destinati piuttosto al rafforzamento dei collegamenti suddetti ed in particolare del tratto Aversa-San Marcellino-Albanova fino a Roma con treni di lunga percorrenza ad orari sia diurni che serali in modo da permettere il necessario quotidiano servizio per lavoratori e studenti che utilizzano tali corse;

se non si ritenga necessario convocare tutte le autorità competenti interessate alla questione *de qua* affinché venga concordata una soluzione adeguata atta ad evitare i pregiudizi sociali ed economici che inevitabilmente si riflettono sulle zone interessate.

(4-03839)

(23 gennaio 1997)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il piano di limitazione e riorganizzazione dell'offerta da parte delle Ferrovie dello Stato spa a seguito della riduzione dello stanziamento per il contratto di servizio pubblico, previsto dalla legge n. 662 del 1996 collegato alla legge finanziaria, è stato sospeso nella sua esecuzione in quanto sono intervenuti due nuovi fattori: da una parte, l'avvio di trattative tra le organizzazioni sindacali e la società Ferrovie dello Stato per un miglioramento della produttività *pro capite*, che tenga conto delle diminuite disponibilità finanziarie erogate dallo Stato; dall'altro, le direttive del Presidente del Consiglio dei ministri su alcuni settori strategici del paese: trasporti, ferrovie, telecomunicazioni, energie.

Nel caso in questione la direttiva dà ai Ministeri dei trasporti e del tesoro alcuni criteri da seguire per orientare le Ferrovie dello Stato spa verso lo sviluppo della produzione con un contenimento del costo unitario.

La società sta, pertanto, mantenendo la produzione programmata in orario e contestualmente sta predisponendo progetti idonei al recupero della redditività in vista delle trattative con le organizzazioni sindacali.

Sulla linea Napoli-Pozzuoli non è stata, quindi, eliminata alcuna corsa di treni.

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1997 ad Aversa sono stati previsti maggiori collegamenti con treni *intercity* cui è stata assegnata la fermata.

Non risulta possibile assegnare contemporaneamente a treni a lunga o media percorrenza le fermate a San Marcellino e Albanova in quanto la loro effettuazione richiederebbe, per l'arresto e la ripresa della marcia del convoglio, tempi di percorrenza maggiori non consentiti dalle caratteristiche proprie del servizio prestato.

Le Ferrovie dello Stato ritengono più opportuno prevedere dei servizi, sia su ferro che su gomma, che fungano da raccoglitori rispetto ad un nodo di interscambio caratterizzato da quota di traffico consistenti, in modo da rendere possibile un servizio più capillare (di tipo metropolitano) sul tratto Villa Literno-Aversa-Napoli, quando la struttura potrà essere esclusivamente dedicata al traffico regionale e sarà liberata dal traffico a lungo percorso e merci che percorreranno le linee ad alta velocità ed a monte del Vesuvio.

Nell'attuale fase di congestione del traffico le Ferrovie dello Stato vedono possibili solo dei collegamenti mirati a servizio della fascia pendolare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

RONCONI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – In conseguenza degli eventi sismici che stanno interessando parte dell'Umbria e delle Marche ed in particolare quelle zone comprese lungo il tracciato della strada statale n. 77, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia intenzione di dare luogo immediatamente alla progettazione esecutiva del nuovo tracciato anche in considerazione che la completa agibilità di questa strada è essenziale per la ripresa sociale ed economica delle zone terremotate;

se risponda a verità il fatto che sarebbero stati individuati finanziamenti per l'approntamento di alcune varianti al vecchio tracciato, che in assenza di un complessivo progetto di rifacimento della strada assumerebbero il significato di rendere improbabile per il futuro la costruzione della nuova strada statale n. 77.

(4-08770)

(3 dicembre 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato quanto segue.

La strada statale n. 77 «Val di Chienti» rappresenta un insostituibile collegamento viario tra l'Umbria e le Marche, interessando entrambi i compartimenti ANAS delle due regioni.

Gli eventi sismici verificatisi nella zona hanno arrecato danni considerevoli ai fabbricati latitanti la statale, per cui l'arteria in questione, pur non avendo subito danni alle proprie infrastrutture, è stata inagibile dalla eventualità di crolli sul piano viabile.

Nell'ambito del compartimento della viabilità di Ancona, competente dal chilometro 0+000 al chilometro 26+000, la statale di che trattasi è stata ammodernata a quattro corsie da Tolentino a Sferza di Camerino.

È in corso il progetto esecutivo del tratto contiguo da tale località sino al Colle Sentino II per circa due chilometri, a cura della provincia di Macerata con cofinanziamento ANAS –provincia di Macerata, e il piano triennale ANAS 1997-1999 prevede il finanziamento del suddetto lotto; in seguito verrà eseguita, sempre a cura della provincia suindicata, la progettazione esecutiva del tratto da Colle Sentino II a Muccia.

Per il tratto Muccia-Colfiorito non esiste alcuna progettazione esecutiva benchè la provincia di Macerata abbia elaborato nel corso degli anni vari studi di fattibilità; per il tratto attraversante la piana di Colfiorito è stato predisposto uno studio di impatto ambientale non sottoposto, però, a verifica di compatibilità.

In considerazione del notevole investimento finanziario occorrente per la realizzazione di una arteria a quattro corsie la provincia di Macerata e la regione vorrebbero proporre l'adeguamento a due corsie e l'ufficio tecnico della provincia stessa sta verificando la fattibilità di tale ipotesi.

L'Ente nazionale per le strade comunica inoltre che, al fine di allontanare il traffico dagli abitati di Bavareto a Castello di Serravalle, notevolmente danneggiati dagli eventi sismici del 26 settembre 1997, è in corso di redazione il progetto definitivo di due varianti esterne ai predetti abitati che si potrebbero considerare stralci dell'ammodernamento a due corsie dell'intero tronco; i vari tracciati di queste ultime, pur limitati al raggiungimento dell'obiettivo citato, faranno sempre riferimento al quadro generale di ammodernamento della strada statale 77 da Muccia a Colfiorito in modo da non pregiudicare, nel futuro, la realizzazione della nuova arteria e, laddove è possibile, ne costituiranno essi stessi stralci funzionali.

Il compartimento della viabilità di Perugia, competente dal chilometro 26+000 al chilometro 124+325, sin dai primi momenti successivi al sisma si è attivato per non interrompere il transito che è stato sempre assicurato anche se con limitazioni.

In particolare è stata eseguita una variante in località «Leggiana» dove l'esistenza di un alto fabbricato storico pericolante non consentiva

opere di puntellamento se non mediante l'occupazione dell'intera sede stradale; analogo intervento è stato effettuato in località «Ponte Santa Lucia».

L'ANAS riferisce altresì che, laddove la prospicenza di fabbricati pericolanti – località Casenove e Serrone – non consentiva puntellamenti se non occupando l'intera sede stradale, è stata realizzata una struttura con ponteggi a tavolame, in modo da salvaguardare l'esigenza primaria della continuità del traffico, sia pure a senso unico alternato.

Lo stesso compartimento di Perugia al fine di consentire l'accessibilità ai fabbricati lesionati e quindi i lavori di consolidamento degli stessi con conseguente ripristino dell'agibilità, senza recare disagio alla viabilità, sta studiando delle varianti che non interferiscano con il progetto di realizzazione della nuova arteria.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

BARGONE

(3 giugno 1998)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che la strada statale detta «panoramica Zegna» (Biella) è stata chiusa per lavori di ampliamento delle gallerie nel tratto Trivero-Bielmonte;

che dalle prime ipotesi si pensava di riuscire a riaprire la strada, almeno a senso unico alternato, verso la metà del mese di luglio;

che tuttavia i lavori sono partiti più tardi del previsto;

che l'ipotesi di riapertura del tratto è prevista tra il 10 ed il 20 agosto e presumibilmente vi saranno ulteriori ritardi;

che così la stagione turistica di Biella viene ad essere praticamente persa a causa dei riflessi negativi che la chiusura del tratto potrà avere sull'attività degli operatori turistici;

che già gli operatori turistici stimano una diminuzione del 50 per cento delle affluenze rispetto allo scorso anno;

che i lavori sono effettuati solamente durante le ore diurne senza prevedere lavoro notturno nonostante l'urgenza degli interventi da effettuare sul tratto stradale,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti urgenti si intenda prendere per limitare i danni agli operatori turistici;

quali siano i motivi che hanno spinto l'ANAS a ritardare l'intervento visto che si era preventivato, insieme ai comuni limitrofi, di effettuare i lavori nei mesi di giugno e luglio che sono periodi di scarsa affluenza.

(4-07306)

(30 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade rappresenta che i lavori di rafforzamento e consolidamento dell'intradosso della galleria in questione sono stati ultimati nel mese di novembre 1997.

I tempi per l'esecuzione delle opere erano stati comunque preventivamente concordati con i vari enti e con l'unione industriali di Biella nel corso degli incontri avvenuti presso la sede dell'amministrazione provinciale.

L'ANAS fa infine presente di aver sempre aderito alle richieste dei vari enti con l'intendimento di non apportare riflessi negativi sull'attività degli operatori turistici della zona.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici

BARGONE

(3 giugno 1998)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che il giorno 20 agosto 1996 la signora Angiolina Cresta, in possesso di un diploma di istruzione di secondo grado, ha presentato domanda di iscrizione nella sezione praticanti dell'albo dei promotori finanziari della regione Piemonte, in conformità al regolamento Consob concernente albo e attività dei promotori finanziari n. 10629 (*Gazzetta Ufficiale* del 30 aprile 1997);

che il giorno 9 settembre 1996 la commissione regionale del Piemonte ha accettato la richiesta, iscrivendo la signora alla sezione e incassando la quota prevista di lire 300.000;

che il giorno 21 gennaio 1998 la signora Cresta ha presentato domanda di iscrizione all'albo dei promotori finanziari;

che il giorno 2 febbraio 1998 la commissione regionale ha comunicato alla signora Cresta il superamento dell'esame per promotore finanziario e quindi la signora ha richiesto alla commissione stessa l'iscrizione all'albo dei promotori finanziari, pagando il diritto annuo di lire 500.000;

che in data 8 ottobre 1997 è diventato operativo il decreto n. 322 del 30 giugno 1997 del Ministero del tesoro (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 settembre 1997, serie generale n. 223) con nuovi criteri per l'ammissibilità all'albo unico nazionale dei promotori finanziari;

che per il regolamento Consob n. 10629 l'ammissione degli iscritti alla sezione praticanti all'albo dei promotori era automatica poiché il possesso dei requisiti necessari era accertato dalla commissione regionale al momento dell'iscrizione nella sezione;

che, invece, il decreto n. 322 (regolamento recante norme sulle condizioni di ammissibilità all'albo unico nazionale dei promotori finan-

ziari), stabilisce criteri diversi, in quanto prevede che possono iscriversi all'albo promotori solo possessori di titolo di studio «non inferiore al diploma di istruzione secondaria superiore rilasciato a seguito di un corso di durata quinquennale» (articolo 2);

che il decreto n. 322 non prevede «alcuna specifica disposizione in materia di praticantato» (notiziario settimanale Consob anno IV, n. 2, 12 gennaio 1998, pagina 1) e non regola l'iscrizione all'albo dei promotori finanziari di praticanti in possesso di titoli di studio di durata non quinquennale, anche se già iscritti nelle sezioni praticanti degli albi dei promotori finanziari in conformità al regolamento Consob n. 10629, oggi abrogato;

che in data 31 marzo 1998 la Consob ha comunicato alla commissione regionale del Piemonte l'iscrizione all'albo dei promotori dei soli praticanti in possesso di titolo di studio quinquennale;

che la Consob non ha ancora chiarito la posizione dei praticanti in possesso di titolo di studio di durata non quinquennale;

che, nel solo Piemonte, oggi la nuova normativa pregiudica gravemente ed ingiustamente la posizione professionale ed economica di circa 15 soggetti, impossibilitati ad accedere all'albo unico nazionale dei promotori finanziari e quindi ad esercitare la professione;

che molti di questi soggetti avevano abbandonato precedenti occupazioni al momento di iscriversi nell'albo dei praticanti,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative urgenti intenda prendere il Ministro in indirizzo, anche tramite la Consob, per evitare un danno ingiusto a cittadini i quali, pur avendo superato l'esame, sono oggi impossibilitati ad iscriversi all'albo dei promotori finanziari;

come il Ministro o la Consob intendano agire per superare le incongruenze tra vecchia e nuova disciplina.

(4-10528)

(8 aprile 1998)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente i nuovi requisiti di professionalità previsti per l'iscrizione all'albo unico nazionale dei promotori finanziari.

Al riguardo, si fa presente che il decreto legislativo 23 luglio 1996, n. 415, di recepimento della direttiva CEE relativa ai servizi di investimento nel settore dei valori mobiliari, ha attribuito al Ministro del tesoro, sentita la Consob, il potere di determinare in via regolamentare i requisiti per l'iscrizione al citato albo, innovando le disposizioni recate dalla legge 2 gennaio 1991, n. 1, concernente disciplina dell'attività d'intermediazione mobiliare e disposizioni sull'organizzazione dei mercati mobiliari, la quale all'articolo 5, comma 8, prevedeva che i requisiti di onorabilità e professionalità fossero stabiliti con regolamento della Consob.

Con decreto ministeriale 30 giugno 1997, n. 322, pertanto, è stato adottato il regolamento in ordine alle condizioni di ammissibilità all'albo unico nazionale dei promotori finanziari.

Per quanto riguarda, in particolare, il requisito culturale, si fa presente che l'articolo 2, comma 1, del menzionato decreto ministeriale prescrive il possesso di un titolo di studio non inferiore al diploma di istruzione secondaria superiore, rilasciato a seguito di corso di durata quinquennale, o un titolo di studio estero equipollente.

Tale norma innova la precedente disciplina (articolo 10, comma 4, del regolamento approvato con delibera Consob n. 5388 del 2 luglio 1991, e articolo 15, comma 4, del regolamento approvato con delibera n. 10629 dell'8 aprile 1997), la quale richiedeva il possesso di un titolo di studio non inferiore al diploma di istruzione secondaria superiore o un titolo di studio estero equipollente, senza prescrizione alcuna circa la durata del relativo corso, consentendo la partecipazione all'esame di idoneità e la conseguente iscrizione all'albo anche nel caso di diplomi rilasciati a seguito di corso quadriennale.

Anche il decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, recante testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, all'articolo 31 attribuisce al Ministero del tesoro potestà regolamentare, sentita la Consob, in ordine ai requisiti di onorabilità e di professionalità per l'iscrizione al citato all'albo.

In linea con le disposizioni dettate dalla normativa in questione, la Consob non può iscrivere nell'albo soggetti privi dei requisiti previsti dal citato decreto n. 322 del 1997, nè può adottare disposizioni che consentono, benchè in via transitoria, di tener conto di situazioni particolari e di aspettative correlate al possesso di titoli ritenuti idonei dalla precedente normativa.

L'attuale sistema di iscrizione all'albo unico nazionale dei promotori finanziari si distingue dal precedente, ove si consideri l'abolizione del praticantato e l'introduzione del sistema binario (esperienza professionale ovvero prova valutativa), il quale è comunque improntato ad una elevata qualificazione della categoria dei promotori finanziari che operano a tutela degli investitori.

Per quanto concerne, infine, il titolo di studio richiesto dal decreto ministeriale n. 322 del 1997, si precisa che la nuova disciplina è stata ritenuta dalla Consob applicabile anche nei confronti di coloro che, già iscritti all'albo e cancellati a domanda, abbiano successivamente chiesto la reinscrizione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PINZA

(24 giugno 1998)

SERENA. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e della difesa.* – Premesso:

che sotto i binari della linea ferroviaria Bologna-Firenze, particolarmente in corrispondenza della stazione ferroviaria di San Benedetto-Val di Sambro, sarebbero interrati notevoli quantitativi di bombe e proiettili esplosivi, residuati di un treno militare tedesco esploso per un bombardamento aereo nel corso dell'ultimo conflitto mondiale;

che la presenza di tali ordigni sotto il piano viario venne provata durante i lavori di rifacimento di un binario di servizio fin dal 1991, oltre che durante i lavori di costruzione del cippo a memoria delle vittime della strage del Natale del 1984;

che il caso non sarebbe isolato ed unico, perchè ordigni esplosivi, in particolare bombe d'aereo inesplose, si troverebbero anche in altri tratti della rete ferroviaria nazionale in funzione dell'obiettivo che la stessa rete rappresentava nel periodo bellico per ritardare i movimenti delle forze tedesche in ritirata e l'afflusso al fronte di altre truppe e materiali bellici;

che il Genio militare, istituzionalmente competente, autorizzò fin dal 1987 l'esecuzione delle «bonifiche», rendendosi pienamente disponibile a fornire la necessaria consulenza tecnica;

che ad un lavoro di bonifica così importante, dato che si tratta di una ferrovia di grande comunicazione nazionale ed internazionale, si opporrebbero ragioni di carattere burocratico e finanziario,

si chiede di sapere:

se le argomentazioni di carattere burocratico debbano prevalere su quelle relative alla tutela dell'incolumità di passeggeri e personale viaggiante delle Ferrovie dello Stato spa;

se non si intenda far precedere le opportune opere di bonifica alla realizzazione delle nuove tratte dell'alta velocità.

(4-04992)

(25 marzo 1997)

RISPOSTA. – La problematica della bonifica da ordigni inesplosi residuati bellici interessa gran parte della rete ferroviaria in relazione all'importanza rivestita da tale infrastruttura come obiettivo militare in tempo di guerra.

Proprio in tale ottica la società delle Ferrovie dello Stato spa ha provveduto ad inserire, fin dal 1985, degli appositi appalti per la preventiva bonifica da ordigni bellici delle aree interessate dagli scavi nei progetti di radicale rifacimento o di manutenzione straordinaria che prevedessero movimenti di terra, oltre che in quelli di realizzazione di nuovi impianti.

A tali interventi di bonifica si aggiungono quelli effettuati in caso di ritrovamenti casuali anche durante lavori realizzati da terzi in prossimità delle linee ferroviarie.

Le Ferrovie dello Stato spa ritengono tale procedura l'unica appropriata sia per l'estensione delle aree interessate, sia per l'impossibilità di decidere un ordine prioritario degli interventi sulla scorta di testimonianze rese da persone presenti all'atto degli eventi bellici.

La preventiva bonifica dei piani di fondazione di nuove opere è a maggior ragione prevista nei progetti per la realizzazione delle nuove tratte di linea del sistema alta velocità.

Per quanto riguarda le problematiche relative alla presenza di ordigni nella stazione di San Benedetto Val di Sambro, le Ferrovie dello Stato spa fanno presente che la direzione Genio militare sin dal 1992 rappresentò, sulla base di alcune bonifiche che avevano riguardato aree adiacenti lo scalo ferroviario della citata stazione, una situazione di diffusa presenza di ordigni esplosivi interrati.

Le Ferrovie dello Stato spa hanno avviato pertanto uno studio per la valutazione degli interventi con approfondimenti progettuali finalizzata alla ricerca della soluzione tecnica ed economica compatibile con la necessaria garanzia di sicurezza.

In occasione di più incontri, presente l'autorità militare, sono peraltro emerse le seguenti considerazioni:

il tipo e la natura degli ordigni ritrovati esclude che gli stessi siano ad innesco chimico (caricati con acido picrico e similari) per cui teoricamente escludersi l'esplosione spontanea;

risulta fattibile una «temporizzazione» dei lavori di bonifica in quanto le Ferrovie dello Stato spa hanno potuto accertare, con il supporto di fondate argomentazioni tecniche, che dal 1944 ad oggi non vi è stato un aumento delle sollecitazioni trasmesse dai treni alla sottostante massicciata che possano «alimentare» fenomeni di auto innesco.

Ad oggi risulta pianificata una prima fase di opere relative alla bonifica delle aree dello scalo ferroviario (la relativa spesa di lire 3,780 miliardi è già stata autorizzata e si prevede che i lavori potranno iniziare entro la fine del corrente anno).

I restanti lavori di bonifica, il cui costo complessivo ammonta a oltre lire 10 miliardi (esclusi oneri per interruzioni e rallentamento di treni) sono in fase di progettazione e le Ferrovie dello Stato spa presumono che potranno essere appaltati nell'arco dei prossimi 3-4 anni.

Infine le Ferrovie dello Stato spa chiariscono che gli interventi di bonifica realizzati nel 1987, ai quali si fa riferimento nel testo dell'interrogazione, si riferiscono ad opere di rifacimento di una parte dello scalo ed alla costruzione di un eliporto prospiciente l'imbocco nord della galleria dell'Appennino. Tali lavori, assentiti dall'autorità militare con

nota n. 173261/BCM del 26 ottobre 1987, sono stati realizzati nel 1989 (ultimazione il 13 aprile 1989) e certificati nel dicembre 1991.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

SERVELLO. – *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che la disastrosa, dispendiosa ed irresponsabile gestione del Teatro stabile di Roma ha causato, nella passata stagione, la drastica riduzione degli abbonamenti e della vendita dei biglietti nell'ordine del 30-40 per cento, come risulta dagli atti del consiglio di amministrazione di detto ente;

che, altresì, continua a registrarsi una serie di furti di materiale fonico, elettrico ed altro di proprietà dell'ente, all'interno dei locali del teatro stesso, privi di un responsabile e di un apposito magazzino, così come acclarato nei verbali del consiglio di amministrazione di detto ente,

l'interrogante chiede di conoscere se e quali provvedimenti, di natura civile e/o penale, si intenda promuovere in danno del presidente Walter Pedullà e del direttore Luca Ronconi per il loro comportamento di inescusabile negligenza, da cui è derivato danno patrimoniale certo ai beni di proprietà dell'ente pubblico, affidati alla loro responsabilità per una corretta e diligente custodia.

(4-09374)

(28 gennaio 1998)

RISPOSTA. – In effetti, negli ultimi tempi, all'interno dei locali del Teatro stabile di Roma, sono avvenuti una serie di furti di materiale vario, la cui sparizione è stata tempestivamente denunciata all'autorità di pubblica sicurezza ed il cui valore approssimativo ammonta a circa 10 milioni di lire. Allo stato attuale non sono ancora stati individuati i responsabili.

Per quanto riguarda le cause di tali furti, sicuramente queste sono riconducibili, in primo luogo, alla mancanza di un magazzino dove raccogliere il materiale tecnico del Teatro.

Al riguardo, si segnala che il consiglio di amministrazione dell'ente ha dato disposizioni affinché venga affittato al più presto un locale nelle immediate vicinanze.

Qualora ciò non fosse possibile in tempi rapidi, è stata disposta la realizzazione di un contenitore di sicurezza, dover poter riporre le attrezzature tecniche di maggior valore.

Con riferimento all'ultimo punto dell'interrogazione si fa infine presente che il Teatro stabile di Roma non è un ente pubblico, ma si

configura come persona giuridica privata disciplinata anche dalle norme del codice civile.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(23 giugno 1998)

SPECCHIA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'11 novembre 1993 e il 27 giugno 1995, con due apposite interrogazioni, si richiamò l'attenzione del Ministro dei trasporti sul passaggio a livello di via Appia a Brindisi;

che detto passaggio a livello divide in due la zona centrale della città e determina gravissimi problemi per il traffico e disagi per i cittadini;

che le Ferrovie dello Stato verso la metà degli anni '80 avevano promesso e programmato una serie di interventi in diverse zone della città (sovrappassi, sottocavalcavia, sottopassi, eccetera) mai realizzati;

che per quanto riguarda il passaggio a livello della via Appia sono state ipotizzate alcune soluzioni senza mai passare a fatti concreti;

che a Brindisi sono state raccolte diverse migliaia di firme di protesta contro il permanere dell'attuale situazione che penalizza fortemente una parte importante della città,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti iniziative si intenda assumere per l'annoso ed importante problema.

(4-04143)

(11 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Risulta che in occasione dei lavori per il raddoppio della linea ferroviaria tra Fasano e Brindisi fu sottoscritta una convenzione tra l'amministrazione comunale di Brindisi e l'allora azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

La convenzione disponeva, tra l'altro, la soppressione del passaggio a livello di via Appia in Brindisi, previa esecuzione a carico delle Ferrovie dello Stato di un cavalcaferrovia carrabile e di un sottovia pedonale.

Conformemente a quanto concordato nella citata convenzione, le Ferrovie dello Stato chiusero il passaggio a livello di via Appia e realizzarono le due suddette opere, regolarmente in esercizio e pienamente utilizzate dalla popolazione brindisina.

Le Ferrovie dello Stato precisano, infine, che avendo adempiuto a tutti gli obblighi assunti con la convenzione di cui alla premessa, non è previsto alcun ulteriore intervento a carico della società.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

SPERONI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per quale motivo le cassette postali di servizio sono dello stesso colore di quelle per il pubblico, ingenerando così confusione per gli utenti?

(4-06878)

(8 luglio 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo l'Ente poste italiane, ora società per azioni, ha preliminarmente riferito che, al fine di migliorare i tempi di consegna sollevando nel contempo il portalettore dal peso eccessivo della corrispondenza da recapitare, è stato introdotto il servizio "viaggetti" che consiste nel depositare gli effetti postali (lettere, cartoline, stampe, eccetera) in cassette di servizio, strategicamente installate lungo l'itinerario di zona, dalle quali il portalettore, di volta in volta, preleva e più agevolmente recapita gli oggetti postali di pertinenza.

Le citate cassette di servizio, definite di "custodia", introdotte dalla ex amministrazione delle poste nel 1980 e installate nel corso degli anni in varie località, hanno uno sportello frontale dotato di serrature le cui chiavi sono tenute sia dagli operatori addetti ai "viaggetti" sia dai portalettori, per consentire la custodia degli oggetti postali ed il loro prelievo.

Quanto al colore rosso delle "cassette di custodia", l'ente ha precisato che non ci sono particolari motivi che hanno indotto tale scelta, salvo l'opportunità di adottare una tinta unica per evidenziare i manufatti di provenienza postale, nè si ritiene che tale colorazione possa ingenerare confusione nell'utente atteso che la cassetta di servizio è priva di fessure per la impostazione della corrispondenza, presenti, invece, in quelle destinate alla raccolta.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(22 giugno 1998)

STANISCIÀ. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che l'aeroporto «Liberi» di Pescara, aeroporto d'Abruzzo, è potenzialmente in grado di assorbire un discreto traffico aereo, essendosi di recente dotato, tra l'altro, di una nuova aerostazione;

che attualmente vi è un unico volo di linea Alitalia attivato, il Pescara-Milano, il quale rischia di dover effettuare lo scalo intermedio ad Ancona, dato che il collegamento diretto viene ritenuto poco economico dalla nostra compagnia di bandiera;

che tale scalo intermedio, già sperimentato in passato, ha provocato e provocherebbe notevoli disagi agli operatori economici abruzzesi che si vedrebbero privati della possibilità di raggiungere in tempi ottimali la sede aeroportuale di Milano, centro nevralgico per le principali destinazioni europee;

che in tale situazione il regime di monopolio detenuto dall'Alitalia sullo scalo abruzzese comporta un rallentamento delle possibilità di sviluppo dello scalo stesso e quindi un danno rilevante per l'imprenditoria abruzzese e per il decollo turistico di questa regione;

che altre compagnie aeree private, potendo operare in regime di pari condizioni, sarebbero interessate a potenziare il traffico da e per l'aeroporto di Pescara con le principali città italiane e con alcune città europee, giudicando, diversamente dall'Alitalia, che non è il potenziale di utenza che manca,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda prendere per interrompere il monopolio della compagnia di bandiera sul traffico aereo interessante l'aeroporto abruzzese, visto il disinteresse mostrato dalla stessa, pregiudizievole per lo sviluppo di questo scalo.

(4-03909)

(29 gennaio 1997)

RISPOSTA. - L'inserimento sul collegamento Pescara-Linate-Pescara dello scalo intermedio di Ancona è stato deciso in via temporanea nell'ambito di una revisione globale del programma dei voli nazionali della società Alitalia, conseguente alla criticità relativa alla distribuzione dei permessi di atterraggio e decollo all'aeroporto di Linate.

A decorrere dal 30 marzo 1997, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, è stato ripristinato il collegamento diretto Pescara-Linate-Pescara.

La capacità di traffico e di sviluppo dell'aeroporto "Liberi" di Pescara è oggetto di periodiche valutazioni da parte della società Alitalia, che hanno dato tuttavia sino ad oggi risultati negativi riguardo la convenienza economica.

Il continuo monitoraggio permetterà di rendere operativi nuovi collegamenti diretti con qualsiasi altra destinazione qualora le valutazioni diano un risultato positivo.

In ordine alla condizione di monopolio in cui l'Alitalia opererebbe sullo scalo pescarese, si evidenzia che con la scadenza del regime di

esclusiva previsto in favore della società Alitalia dalla convenzione di repertorio n. 4372 del 15 aprile 1992, a seguito del completamento del processo di liberalizzazione dei servizi aerei anche in ambito interno, è consentito a qualsiasi vettore comunitario che ne faccia richiesta di operare sullo scalo di Pescara, in funzione, ben inteso, dello sviluppo e delle tendenze del mercato.

Al riguardo, peraltro, poichè la scelta di una compagnia aerea di operare su uno scalo dipende comunque da considerazioni commerciali non influenzabili dall'amministrazione, si ritiene che gli sforzi degli enti locali dovrebbero indirizzarsi verso la verifica della sussistenza delle reali potenzialità di traffico e delle loro tendenze; in tale contesto assume particolare rilevanza il ruolo che potrà essere svolto, anche sotto il profilo dello sviluppo commerciale delle infrastrutture aeroportuali, dai nuovi enti gestori degli aeroporti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 giugno 1998)

TAROLLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle comunicazioni.* - Premesso:

che la giunta provinciale di Bolzano il 24 novembre 1997 ha deliberato di intervenire sulla RAI affinché lo spazio informativo dei telegiornali e giornali radio della provincia di Bolzano venga gestito esclusivamente dalla redazione di lingua italiana di Bolzano e non più, come finora è avvenuto, insieme alla redazione di Trento;

che in concreto, come ha precisato il Presidente della provincia autonoma di Bolzano in una conferenza stampa, la redazione di Bolzano potrà decidere da sola se e quando inserire nei notiziari diffusi in Alto Adige anche notizie riguardanti il Trentino;

rilevato che, se accettata, questa decisione porterebbe alla separazione della redazione di Trento da quella di Bolzano nella gestione dei notiziari radiotelevisivi di lingua italiana;

considerato che appare evidente che la logica dei proponenti è quella di avere a disposizione un potente mezzo di condizionamento della pubblica opinione di lingua italiana della provincia di Bolzano;

ritenuto fondato il timore, convenendo con le valutazioni espresse dalla nota congiunta dei comitati di redazione dei servizi RAI di Trento e di Bolzano, di una ingerenza politica nell'attività giornalistica regionale oltre che nelle scelte aziendali e nelle linee editoriali della RAI;

ribadito che l'ipotesi della separazione dell'informazione tra Trento e Bolzano non fa che alimentare perniciosi disegni di separazione delle due province autonome e di soppressione della regione, con il conseguente indebolimento delle due province, mentre i telegiornali regionali sono uno dei pochi ma essenziali elementi di collegamento strut-

turale-culturale fra le due realtà provinciali, dando anche alle stesse redazioni della RAI peso ed autorevolezza contrattuale rispetto alla sede centrale della RAI,

si chiede di sapere:

quali azioni intenda intraprendere il Governo e tramite esso il consiglio di amministrazione della RAI perchè un importantissimo strumento di comunicazione e di relazione fra la provincia di Trento e la provincia di Bolzano non venga messo in discussione da decisioni miopi foriere di localismi, che così intese rispondono solo a visioni culturali campanalistiche e davvero provinciali;

come si intenda tutelare l'autonomia dei giornalisti della RAI di Trento e di Bolzano rispetto ai poteri locali, il cui sopracitato intervento oltre che esulare dalle proprie competenze non può che essere visto come una prova di forza del potere politico in carica;

se non si ritenga invece utile ed opportuno, considerata la particolare situazione autonomistica e di terra di confine della regione Trentino-Alto Adige, ampliare gli spazi per l'informazione regionale e promuovere iniziative di sperimentazione di informazione interregionale e transfrontaliera.

(4-08719)

(2 dicembre 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la gestione aziendale.

Detta materia rientra, infatti, nelle competenze del consiglio di amministrazione della società e ciò esclude qualsiasi possibilità di intervento governativo in quanto tale organo opera, ai sensi della legge 14 aprile 1975, n. 103, nel quadro delle direttive e dei criteri formulati dalla apposita Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Tuttavia, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame, non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale ha anzitutto precisato che il proprio modello organizzativo, a livello periferico, è basato sulla presenza di una sede in ogni regione italiana.

Fa eccezione Bolzano dove, per via della particolare situazione amministrativa di "provincia autonoma", è presente una sede della concessionaria, pur essendo operante, a livello regionale, la sede di Trento.

Da ciascuna sede regionale attraverso la redazione giornalistica della TGR vengono irradiati i telegiornali regionali.

Servizi giornalistici e programmi in lingua straniera vengono irradiati dalle sedi di Aosta, Bolzano e Trieste, per le minoranze linguistiche, a seguito di specifiche convenzioni con la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Dalla redazione di Bolzano, oltre ai notiziari in lingua tedesca-ladina, irradiati come da convenzione, vengono messi in onda servizi in italiano nel telegiornale regionale del Friuli-Venezia Giulia, concordando con la redazione di Trento, nel rispetto della linea editoriale, priorità, spazi e citazioni nel sommario.

Nella terza edizione del citato telegiornale alcuni servizi vengono trasmessi direttamente da Bolzano.

La medesima RAI ha, infine, comunicato di non aver preso in considerazione l'ipotesi di separazione del telegiornale realizzato in lingua italiana dalle redazioni di Trento e di Bolzano.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(2 giugno 1998)

TURINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: che nel porto di Portoferraio non sarebbero fatti rispettare gli orari di partenza e arrivo tra navi che giungono e partono contemporaneamente nel porto stesso:

che i passeggeri in arrivo e in partenza sbarcherebbero e si imbarcherebbero sulla M/T «Moby Blu» dal portellone di prua insieme alle automobili;

che la M/T «Elba Prima» potrebbe trasportare anche merci ritenute pericolose, verrebbe autorizzata dalla Capitaneria di Portoferraio a partire anche con condizioni meteomarine avverse (in deroga alla circolare ministeriale n. 3/0476 del 1° agosto 1974);

che il personale di Capitaneria risulterebbe non svolgere più (come faceva fino al 1996) attività di polizia demaniale marittima,

si chiede di sapere:

se gli argomenti descritti in premessa corrispondano a verità;

se sia vero che, nonostante decreti ministeriali e circolari esplicative, la Capitaneria di porto di Portoferraio non abbia ancora emesso ordinanze che disciplinino le attività di noleggio-locazione di imbarcazioni e natanti che svolgono attività nell'ambito del compartimento marittimo stesso, fermando così l'attività economica e produttiva.

(4-06551)

(19 giugno 1997)

RISPOSTA. – La materia degli "accosti" nel compartimento marittimo di Portoferraio è disciplinata dall'ordinanza n. 141/96. In particolare l'articolo 3 (ritardi) determina che le navi traghetto devono lasciare gli ormeggi agli orari preposti e fissati nell'allegato della medesima ordinanza che ne costituisce parte integrante; lo stesso articolo prevede inoltre che eventuali ritardi nelle partenze devono essere preventivamente autorizzati e, in via successiva, comunque giustificati dal comando di

bordo con esibizione dell'estratto del giornale nautico. Non possono comunque, di massima, essere autorizzate partenze di navi con cadenza inferiore ai dieci minuti.

Il complesso delle disposizioni contenute nella citata ordinanza scaturisce dal recepimento degli orari delle motonavi traghetto in servizio di linea che le società presentano alla capitaneria per la definitiva approvazione.

Tale approvazione è frutto di una attenta analisi di tutte le corse che le società intendono far effettuare alle navi sociali sulla tratta Portoferraio-Piombino con particolare attenzione ad alcuni capisaldi quali il rispetto degli orari presentati e la spaziatura temporale tra le navi in partenza ed in arrivo.

Data la delicatezza del problema, il piano generale degli accosti ed il rispetto della citata ordinanza vengono sottoposti a verifica quotidiana.

Inoltre, tutte le richieste di corse devono essere adeguatamente motivate e presentate dalle società di navigazione, per ottenere l'autorizzazione dell'autorità marittima, con almeno 48 ore di anticipo ed essere conformi a tutte le prescrizioni.

In relazione agli arrivi, i quali, per ovvi motivi, non possono essere sempre determinabili con assoluta precisione, è stata disposta ai comandanti delle motonavi traghetto la obbligatorietà della chiamata via VHF, in prossimità dell'ingresso nella rada di Portoferraio, alla sala operativa della capitaneria di porto, per il "nulla osta" all'accosto, fermo restando il rispetto della precedenza alle motonavi traghetto in uscita ed in generale del regolamento per la prevenzione degli abbordi in mare.

Per quanto riguarda il problema dell'imbarco e dello sbarco dei passeggeri sulla motonave "Moby Blu" dal portellone di prua insieme alle automobili, premesso che il "Moby Blu" effettua solo saltuariamente servizio sulla tratta Piombino-Portoferraio e che pertanto non dispone di scalandrone, va precisato che la discesa dei passeggeri e degli autoveicoli è regolata dalla ordinanza n. 32/88 che detta precise regole affinché non si verifichi la contemporanea uscita degli stessi dal portellone della nave.

Si sottolinea inoltre che sull'organizzazione di tali operazioni, di competenza del comando di bordo, e più in generale su tutti gli accosti, la capitaneria competente effettua una costante vigilanza quotidiana.

In merito all'uso del mototraghetto "Elba Prima" si segnala che detto mototraghetto, utilizzato fino a tutto il 1996 come mototraghetto passeggeri, da febbraio 1997 è abilitato al solo trasporto merci. In tale qualità può effettuare anche il trasporto di merci pericolose (giusta attestazione di idoneità al trasporto di veicoli stradali-ferroviari contenenti merci pericolose allo stato liquido o allo stato gassoso) purchè nel rispetto di specifiche prescrizioni. Tali prescrizioni, che sono per ogni viaggio puntualmente verificate dalla competente capitaneria, si riferiscono in particolare alla assenza di passeggeri, all'assenza di ogni altro

tipo di carico nonchè al caricamento delle merci in parola tra le ordinate 10 e 23 da mezzeria verso dritta della nave.

Va inoltre aggiunto che il trasporto di merci pericolose si verifica sempre in condizioni ritenute favorevoli dalla locale autorità marittima.

Per ciò che attiene al presunto mancato svolgimento di attività di polizia demaniale marittima da parte del personale della capitaneria, la stessa capitaneria ha fornito il seguente prospetto relativo al numero delle ispezioni demaniali degli anni 1995, 1996 e 1997 dal quale si evince come l'affermazione non corrisponda alla situazione effettiva:

periodo gennaio-giugno 1995:

13 ispezioni demaniali; (totale 1995: 44) - base 100;

periodo gennaio-giugno 1996:

24 ispezioni demaniali; (totale 1996: 147) - incremento > 300 per cento su anno 1995;

periodo gennaio-giugno 1997:

93 ispezioni demaniali; incremento tendenziale > 400 per cento su anno 1995;

Sono inoltre riportati i dati relativi al totale delle ispezioni ed interventi (per i quali viene stilato apposito rapporto NODM) effettuati negli anni 1995, 1996 e 1997:

periodo gennaio-giugno 1995:

187 NODM (totale 1995: n. 368) base 100;

periodo gennaio-giugno 1996:

205 NODM (totale 1996: 660) - incremento circa 200 per cento su anno 1995;

periodo gennaio-giugno 1997:

756 NODM incremento tendenziale > 250 cento su anno 1995.

Infine, in relazione all'interrogativo espresso all'ultimo punto dell'interrogazione in oggetto "se sia vero che, nonostante decreti ministeriali e circolari esplicative, la capitaneria di porto di Portoferraio non abbia ancora emesso ordinanze che disciplinino le attività di noleggio-locazione di imbarcazioni e natanti che svolgono attività nell'ambito del compartimento marittimo stesso, fermando così l'attività economica e produttiva", si riferisce che nel compartimento marittimo di Portoferraio sono in vigore varie ordinanze che attengono ai diversi aspetti della disciplina del diporto e che nel loro complesso e quindi nel loro combnato disposto disciplinano compiutamente la materia, non ultima l'ordinanza n. 40/97 (ordinanza balneare) in data 15 maggio 1997.

Peraltro, vista l'articolazione e la complessità del problema, considerato che la circolare disciplinare la materia stessa è pervenuta molto recentemente ed a stagione balneare già iniziata, la capitaneria di porto di Portoferraio ha ritenuto opportuno rinviare la stesura di una nuova ordinanza al termine della stagione estiva, essendo peraltro la materia già compiutamente disciplinata dalle ordinanze previgenti; ciò allo scopo

di evitare di incidere con un nuovo provvedimento su numerosissime attività già da tempo operanti.

La situazione rappresentata non ha causato tuttavia alcun blocco delle attività economiche legate a tale settore le quali sono in atto sulla base di una disciplina transitoria in attesa di un più compiuto ed organico esame della materia, in corso di effettuazione da parte dell'autorità marittima competente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

VERALDI, LOIERO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*

– Premesso:

che l'aeroporto di Lamezia Terme da più tempo ha assoluta necessità di diversi interventi sulle strutture ad esclusivo onere del Ministero dei trasporti;

che giacciono nei cassetti della direzione di Civilavia due progetti rispettivamente per la sistemazione del tetto per 570 milioni e per il rifacimento e la messa a norma dell'impianto elettrico per lire 180 milioni;

che allo stato potrebbe, a causa di un fulmine o di un temporale estivo, determinarsi una situazione di inagibilità dello scalo merci con conseguente ingente danno patrimoniale ed aziendale della SACAL, ente gestore dei servizi aeroportuali, e dell'Assitur, sub-concessionario del servizio, con la conseguenza del licenziamento e/o della mobilità di circa un centinaio di dipendenti diretti e la cessazione del rapporto di collaborazione, a diverso titolo, di oltre 280 addetti di ditte individuali;

che da oltre un anno è posta fuori servizio la scala mobile tra le quote + 1,38 e + 5,80;

che giace presso la direzione di Civilavia un relativo progetto di ammodernamento e messa a norma, per circa 220 milioni, in attesa di determinazioni;

che appare necessaria, inoltre, una decisione definitiva sulla problematica connessa alla sostituzione dell'impianto di climatizzazione, ormai obsoleto, che viene mantenuto in funzione in condizioni di certo non ottimali, ma con notevole dispendio di risorse anche economiche;

che i sopraddetti interventi penalizzano tutti gli operatori nonchè l'utenza aeroportuale e quindi appaiono, per la loro essenzialità, non più rinviabili,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda promuovere per garantire il buon funzionamento e l'efficienza dei servi-

zi dell'importante infrastruttura aeroportuale calabrese, da troppo tempo oramai lasciata nell'incuria da parte di codesto Ministero.

(4-00810)

(27 giugno 1996)

RISPOSTA. - La società SACAL è stata invitata, durante un apposito incontro svoltosi il 1^a luglio 1996, ad approntare i progetti per la messa a norma degli impianti elettrici e la realizzazione dell'impianto di condizionamento e riscaldamento.

Per quanto concerne la riparazione della copertura dell'aerostazione merci e l'adeguamento alla legge n. 46 del 1990 dell'impianto elettrico, nel corso dell'incontro citato è stato concordato che i lavori saranno appaltati direttamente a cura e spese della società SACAL con adeguate procedure di gara per l'ottenimento delle migliori condizioni, ferma restando l'approvazione dei relativi progetti da parte dell'amministrazione.

Il progetto riguardante i lavori di recinzione è presso l'amministrazione per il relativo appalto.

Per l'intervento di sostituzione di due scale mobili tra le quote + 1,38 e + 5,80 dell'aerostazione passeggeri, il servizio aeroporti, nel luglio 1995, aveva predisposto la documentazione tecnica per l'espletamento di un appalto-concorso per la fornitura in opera del suddetto materiale, ma successivamente, per ridurre la spesa, considerate le scarse risorse finanziarie esistenti sui capitoli di bilancio, aveva ritenuto di realizzare una scala fissa (eventualmente coadiuvata da meccanismi mobili per i portatori di *handicap*).

Poichè tale soluzione, attentamente valutata in una riunione, non ha trovato accoglimento, l'amministrazione ha dato l'avvio alle procedure per il bando di gara ad appalto-concorso per il ripristino delle scale mobili.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 giugno 1998)

WILDE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e delle finanze.* - Premesso:

che, in relazione alle ultime vicende relative alle clientele politiche collegate al CONI ed all'individuazione di uomini dell'apparato dell'ente pubblico collegati con magistrati, Ministri, famosi componenti della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, giornalisti, sindacalisti, esponenti della finanza e presidenti di federazione nei vari settori dell'ente, è evidente l'intento di consolidare il loro potere, rappresentando un sistema ormai collaudato degno della massima attenzione;

che l'organigramma delle assunzioni, il cui responsabile è il dottor Vaccari (capo del personale e compagno di gioventù di Pescante),

lascerebbe aperti molti interrogativi sulle assunzioni stesse, sui concorsi e su tutto ciò che riguarda il personale,

si chiede di sapere:

se corrisponda a verità che il dottor Buonamano sarebbe parente del dottor Pescante, in quanto marito della cugina, e che la moglie del figlio del dottor Pescante (Luca) presta servizio presso la Scuola dello sport;

se corrisponda a verità che sono numerosissime le assunzioni di cittadini originari del territorio di Montopoli in Sabina e dintorni, luoghi nati di Vaccari e Rinalduzzi (capo servizio impianti sportivi, ex portaborse di Carraro), nonché di numerosi parenti ed amici, come per esempio Renzo Ammiraglia, Ercole Bianchetti, Antonio Calcioli, Tiziana Caramagnoli, Nadia Cerqueti, Roberta D'Alessandra, Eleonora Dominicis, Bruno Falsarone, Massimo Favarolo e Stefania Franciosi, che sembrerebbero parenti della moglie di Rinalduzzi, Corrado ed Elena Folcarello, Gigliola Giannini, Stefano Guilimondi, Andrea Londei, Mario Longarini, Angelo e Rita Maiellini, Nadia Martorelli, Rosella e Sonia Negri, Simonetta Nescatelli, Gianfranco Paolini, Stefania Perotti, Luciano Petruccioli, Gianni Persiani, Andrea Petroni, Anna Maria Rinalduzzi, Anna Rita Sautelli, Paola Teodoli, Lucia Guida, Elisabetta Linda, Adalina Roti, Valeria Squillante e consorte;

quali siano le motivazioni del trasferimento del signor Vasaluzo;

ove tali segnalazioni risultassero esatte, se non si ritenga opportuno ed inderogabile pensare seriamente al commissariamento del CONI, visto che il sistema suesposto risulterebbe attuato anche nelle numerose federazioni;

se siano in corso indagini di polizia giudiziaria e se la Corte dei conti ritenga trasparente e legalmente lecito il comportamento di tutti i responsabili dei concorsi, degli esami e dei controlli relativi alle qualifiche di ammissione.

(4-00378)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. - In relazione all'interrogazione in oggetto, sulla base delle informazioni acquisite presso il CONI, si fa presente quanto segue.

Si premette che, come è noto, il procedimento penale n. 4558 del 1993 per le assunzioni di personale effettuate ai sensi della legge 29 dicembre 1988, n. 554, instaurato a carico del presidente del Comitato olimpico nazionale italiano, dottor Mario Pescante, dell'ex presidente di tale Comitato, avvocato Arrigo Gattai, e del capo del personale del Comitato stesso, dottor Paolo Vaccari, si è concluso con l'assoluzione dei predetti imputati dal reato loro in concorso ascritto perchè il fatto non sussiste.

Il dispositivo della sentenza, che risulta non ancora depositata, è stato pronunciato nell'udienza tenuta il 22 gennaio 1998 dal tribunale penale di Roma - sezione sesta.

Da quanto si è potuto apprendere, il dottor Buonamano, peraltro deceduto, non risulta essere stato nè parente nè affine del dottor Pescante.

La signora Letizia Chiavegatti ha conosciuto il signor Luca Pescante successivamente alla propria assunzione alle dipendenze dell'ente, avvenuta il 3 maggio 1991. I due hanno contratto matrimonio in data 26 marzo 1994.

Alcuni dipendenti del CONI sono originari del territorio di Montopoli in Sabina e dintorni, mentre, dagli atti, non risultano le ipotizzate parentele ed amicizie dei dipendenti elencati nell'interrogazione, alcuni dei quali, peraltro, non risultano avere un rapporto di dipendenza con il CONI (Calcioli Antonio, Caramagnoli Tiziana, Cerqueti Nadia, D'Alessandra Roberta, Folcarello Corrado).

Si precisa, altresì, che il dottor Rinalduzzi è nativo di Cantalupo in Sabina e non di Montopoli in Sabina e che il dottor Vaccari è originario di Roma.

Il trasferimento del signor Vassalluzzo alla Federazione italiana gioco calcio e poi alla Federazione italiana sport ghiaccio è stato motivato dalla sua stessa richiesta.

Si fa presente, infine, che la Corte dei conti, non avendo ravvisato motivi di illegittimità in ordine agli atti relativi alle procedure concorsuali, ha archiviato il relativo procedimento.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(22 giugno 1998)

WILDE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che, secondo quanto risulta all'interrogante, il presidente del CONI, dottor Mario Pescante, è imputato nei seguenti processi: tribunale penale di Roma, VI sezione, presidente Antonino Stipo, per il reato di cui all'articolo 323, comma secondo del codice penale; nello stesso processo sono imputati per lo stesso reato l'avvocato Arrigo Gattai, ex presidente del CONI, il dottor Paolo Vaccari, dirigente superiore, capo del servizio personale del CONI; la prossima udienza è fissata per il 29 maggio 1997; il processo riguarda le assunzioni di 959 persone effettuate dal CONI nel periodo 1990-92; corte d'appello di Roma, III sezione, presidente Francesco Plotino, sempre per il reato di cui all'articolo 323, secondo comma, del codice penale; nello stesso processo sono imputate altre quindici persone tra cui l'avvocato Arrigo Gattai, ex presidente del CONI, il professor Bruno Grandi, vice presidente vicario del CONI, l'ingegnere Maurizio Mondelli, componente della giunta esecutiva del CONI, il dottor Primo Nebiolo, membro italiano del CIO e componente della giunta esecutiva del

CONI; inoltre i componenti della commissione che ha aggiudicato alla Cogefar l'appalto-concorso per la ricostruzione, *alias* ristrutturazione, dello stadio Olimpico di Roma; questi ultimi sono imputati per il reato di cui all'articolo 353, comma secondo, del codice penale con esclusione dell'articolo 323 del codice penale; mentre Pescante, Gattai, Mondelli, Nebiolo, oltre a tutti i componenti della giunta esecutiva del CONI in carica all'epoca dei fatti contestati, tranne il dottor Bartolo Consolo e l'ingegnere Renzo Nostini, sono imputati per il reato di cui all'articolo 323, comma secondo del codice penale, con esclusione dell'articolo 353, comma secondo del codice penale; la prossima udienza è fissata per il 7 giugno 1997;

che in altri casi per il presidente del CONI, dottor Mario Pescante, è stato richiesto il rinvio a giudizio:

in base a ciò è fissata un'udienza davanti al giudice per le indagini preliminari il 16 aprile 1997 sempre in relazione all'articolo 323, comma secondo del codice penale, per avere promesso 35 milioni all'ingegnere Luciano Del Bufalo al fine di indurlo a far collaborare l'architetto Antonella Biscardi, figlia del giornalista televisivo Aldo Biscardi, al progetto di uno stadio del tennis da realizzare a Roma commissionatogli dalla Federazione italiana tennis; l'udienza è fissata davanti al Gup il 16 aprile 1997;

sempre in base all'articolo 323, comma secondo del codice penale in relazione alla cessione ed al controllo dei contributi ordinari erogati dal CONI agli enti di promozione sportiva CNS Fiamma e Alleanza sportiva italiana (ASI); il rinvio a giudizio è stato chiesto anche per l'avvocato Arrigo Gattai, ex presidente del CONI, e per altri ex funzionari del CONI; per uno degli imputati, Giorgi, ex dipendente del CONI ed ex presidente del CNS Fiamma, il rinvio a giudizio è stato chiesto anche in riferimento agli articoli del codice penale nn. 471, 646, 476, 482, 316-*bis*, oltre che per l'articolo 323, comma secondo del codice penale; l'udienza è fissata davanti al Gup il 21 aprile 1997;

che sono in corso indagini sul presidente del CONI, dottor Mario Pescante, presso la procura della Repubblica di Roma;

che altre indagini sono in corso presso la procura regionale del Lazio della Corte dei conti;

che per la ricostruzione, *alias* ristrutturazione, dello stadio Olimpico di Roma, Mario Pescante è stato citato in giudizio per danno erariale insieme a numerosi componenti delle giunte esecutive pregresse del CONI, tra cui Franco Carraro e Arrigo Gattai, ex presidenti dell'ente pubblico sportivo; c'è stata un'udienza, che è stata rinviata in attesa dell'esito del processo presso la corte d'appello, di cui si è detto;

che la Corte dei conti, sezione controllo enti sovvenzionati dallo Stato, nella sua relazione sulla gestione finanziaria del CONI per gli esercizi dal 1983 al 1992, resa nota nel luglio 1994, ha rivelato che presso la procura regionale del Lazio pendono «circa quaranta istruttorie che riguardano il CONI e le Federazioni sportive nazionali», (cfr. pagi-

na 73 della relazione della sezione controllo enti sovvenzionati relativa alla gestione finanziaria del CONI per gli esercizi dal 1983 al 1992);

che la gestione del CONI appare dunque non più credibile se continua a permanere nella responsabilità di persone, che debbono rispondere del loro operato in sede penale e conclusivamente anche in sede contabile amministrativa; vengono meno sicuramente i principi costituzionali previsti dall'articolo 97, comma primo, concernenti il buon andamento e l'imparzialità che la pubblica amministrazione deve assicurare alla collettività;

che molti di questi casi sono stati evidenziati con interrogazioni presentate dallo scrivente senatore Wilde: 4-00379 del 5 giugno 1996; 4-00378 del 5 giugno 1996; 4-00530 del 19 giugno 1996; 4-00930 del 4 luglio 1996; 4-00931 del 4 luglio 1996; 4-04692 del 12 marzo 1997; 4-04880 del 19 marzo 1997; 4-04887 del 19 marzo 1997; 4-04883 del 19 marzo 1997; 4-04908 del 19 marzo 1997; 4-04958 del 21 marzo 1997; 4-04782 del 14 marzo 1997;

che quasi tutte queste interrogazioni sono rimaste senza risposta, per cui, onde evitare che le mancate risposte ravvisino coperture sui casi sopra descritti, sarebbe opportuno che il Presidente del Consiglio e il Ministro in indirizzo si attivino in merito,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga che sussistano le condizioni in punto di fatto e di diritto che possano consentire alla Presidenza del Consiglio dei ministri di decidere sull'opportunità di sospendere in via cautelativa il dottor Mario Pescante dalla carica di presidente del CONI, ovvero di inficiarne la nomina, al fine di tutelare il decoro e l'immagine dell'ente pubblico sportivo in riferimento all'articolo 97, comma primo, e all'articolo 54, comma secondo, della Costituzione; in linea anche con le considerazioni formulate dal Consiglio di Stato nell'adunanza generale del 17 ottobre 1991, in relazione al parere espresso sullo schema di modifica dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1986, n. 157 «concernente i requisiti di accesso agli organi del CONI»; nel parere, tra l'altro, si legge: «È inoltre apprezzabile la contestuale previsione di un potere di sospensione dalla carica, nei casi più gravi, giustificato dalla necessità che i soggetti che rivestono cariche sociali in un importante ente pubblico, quale è il CONI, siano persone al di sopra di ogni sospetto», (cfr. parere adunanza generale 17 ottobre 1991, sezione II n. 484/91).

(4-05247)

(9 aprile 1997)

RISPOSTA. - Con riferimento ai procedimenti penali citati, sentito il CONI, si fa presente quanto segue.

Del Bufalo - Biscardi. Procedimento n. 14344/96 e n. GIP 13934/96, concluso con non luogo a procedere perchè il fatto non sussiste nel-

l'udienza del 29 ottobre 1997, sentenza n. 2414/97, depositata il 4 novembre 1997.

Assunzioni presso il CONI. Procedimento n. 4558/93-n. Gen. Trib.484/96 e n. 67/96 Sez. 6^a Trib., concluso con assoluzione perchè il fatto non sussiste, nell'udienza del 29 gennaio 1998, sentenza depositata il 12 febbraio 1998.

Stadio Olimpico. Procedimento n. 8131/92 - n. Gen. Trib. 5352/94 e n. 541/94 Sez. 4^a Trib., concluso con assoluzione perchè il fatto non sussiste nell'udienza dell'11 luglio 1995, sentenza depositata 6 ottobre 1995.

Appello proposto in data 15 ottobre 1995 e dichiarato inammissibile in data 19 gennaio 1998.

È ancora pendente invece il giudizio in merito ai contributi negati all'ASI e al CNS Fiamma.

Riguardo all'esistenza presso la procura regionale del Lazio di numerose istruttorie riguardanti il CONI e le Federazioni sportive nazionali si informa che esse dipendono sostanzialmente da denuncia per presunto danno erariale presentata dal CONI stesso o dalle Federazioni sportive nazionali.

Deve, peraltro, concludersi che sono venuti meno i motivi che hanno indotto l'interrogante ad avanzare la richiesta alla Presidenza del Consiglio di sospendere in via cautelativa il dottor Mario Pescante dalla carica di presidente del CONI. Ciò in coerenza con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 1986, n.157, che, tra i requisiti per rivestire cariche nel CONI, richiede quello di «non aver riportato condanne per delitto doloso», dichiaratamente riferendosi a condanne «definitive», in ossequio al principio di non colpevolezza di cui all'articolo 27, comma 2, della Costituzione.

In ordine alle 12 interrogazioni citate, di cui si lamenta il mancato riscontro, si precisa che, nel frattempo, è stata fornita risposta a 9 di esse.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(22 giugno 1998)
