

1.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1976.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE		PAG.
	PAG.	
BELLOCCHIO: Riliquidazione indennità di buonuscita ai ferrovieri (4-00297) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1	FORTE: Sul rinvio dei lavori sulla tratta ferroviaria Napoli-Potenza (4-00193) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>) 8
BONALUMI: Situazione di Corrado Sartori riparato nel consolato italiano di Buenos Aires (4-00357) (risponde FORLANI, <i>Ministro degli affari esteri</i>)	2	FRACCHIA: Criteri per la nomina del presidente della Corte dei conti (4-00359) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>) 8
COSTAMAGNA: Impresenziamento della fermata di Madonna della Scala sulla linea ferroviaria Chieri-Trofanello (Torino) (4-00089) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	3	GASPARI: Importazione di capi di abbigliamento dai paesi dell'Est (4-00010) (risponde OSSOLA, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>) 9
COSTAMAGNA: Sulla costituzione di una rappresentanza della Regione Piemonte a Bruxelles (4-00092) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>)	3	MAROLI: Potenziamento della tratta ferroviaria Milano-Treviglio (Bergamo) (4-00157) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>) 10
COSTAMAGNA: Realizzazione di un cavalcavia in comune di Collegno (Torino) (4-00173) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	3	NATTA: Sollecito trattative diplomatiche con il governo argentino per aiuto ai rifugiati politici italiani (4-00338) (risponde FORLANI, <i>Ministro degli affari esteri</i>) 11
COSTAMAGNA: Libero accesso alle spiagge (4-00181) (risponde FABBRI, <i>Ministro della marina mercantile</i>)	4	SERVADEI: Ripristino della linea ferroviaria Firenze-Faenza (Ravenna) (4-00081) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>) 11
COSTAMAGNA: Criteri per la nomina del presidente della Corte dei conti (4-00231) (risponde EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>)	5	SERVADEI: Stato dei lavori del nuovo regolamento per le concessioni ferroviarie (4-00184) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12
COSTAMAGNA: Deragliamento del treno Riviera Express (4-00266) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	5	TANI: Stato dei lavori della linea direttissima Roma-Firenze (4-00185) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12
COSTAMAGNA: Inefficienza della linea ferroviaria Torino-Savona (4-00342) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	6	
DE CINQUE: Miglioramento della tratta ferroviaria Pescara-Roma (4-00347) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	7	
FORTE: Ripristino del servizio ferroviario sulla Marcellana-Lagonegro (Potenza) (4-00192) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>)	7	

BELLOCCHIO E BROCCOLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza della decisione del Consiglio di Stato, sezione VI, del 15 ottobre 1975, n. 437, e quali provvedimenti intenda adottare perché l'opera di previdenza e assistenza delle ferrovie dello Stato provveda alla sollecita riliquidazione delle indennità di buonuscita nei confronti dei ferrovieri già pensionati. (4-00297)

RISPOSTA. — Con sentenza emessa il 15 ottobre 1975, n. 437, su ricorso di Marucci e altri dipendenti del Ministero del lavoro contro l'ENPAS, il Consiglio di Stato — sezione VI in sede giurisdizionale ha stabilito che la tredicesima mensilità debba essere inclusa nella base economica utile per il calcolo della liquidazione della indennità di buonuscita.

Detta sentenza, pur non operando nei confronti dell'opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato dal momento che, ai sensi dell'articolo 16 della legge 19 giugno 1913, n. 641, e dell'articolo 44 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, la giurisdizione esclusiva in materia di prestazioni dell'OPAFS è di pertinenza della Corte dei conti, ha particolarmente interessato l'ente citato che, nel prendere atto dei contenuti di tale decisione e prevedendone analoghe in merito da parte della Corte dei conti, investita del problema da una serie di ricorsi giurisdizionali, ha, sin dal gennaio 1976, sollecitato il Ministero del tesoro a tener conto, anche per gli iscritti alla OPAFS, del problema della valutazione della tredicesima mensilità nel computo della buonuscita nell'ipotesi in cui, per la disciplina dei complessi aspetti di ordine giuridico e finanziario conseguenti all'applicazione del nominato beneficio, si dovesse ricorrere ad iniziative legislative.

In armonia con quanto deciso dal Consiglio di Stato con la summenzionata sentenza n. 437 anche la Corte dei conti ha notificato all'OPAFS, nell'aprile 1976, una analoga sentenza, emessa su un ricorso proposto in sede giurisdizionale, con la quale viene accolto il principio della valutabilità della tredicesima mensilità nella base economica utile ai fini della liquidazione della cennata indennità di buonuscita.

Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS, nel prendere atto di tale sentenza, ha stabilito di darvi esecuzione nei confronti del ricorrente, promuovendo nel contempo — ai fini della eventuale astensione del giudicato agli iscritti all'OPAFS medesima — una approfondita indagine conoscitiva, sugli oneri conseguenti alla esecuzione del principio sancito dalla sentenza stessa e sulla possibilità di far fronte a tali oneri non coperti da ritenute sulla tredicesima mensilità. Detta indagine per la sua complessità si presume possa essere ultimata entro la fine dell'anno corrente.

Sulla base delle risultanze di ordine finanziario che saranno acquisite attraverso il disposto studio e dell'orientamento che in merito emergerà, il consiglio di amministrazione dell'OPAFS potrà adottare le decisioni di competenza in ordine sia alla estensione del principio affermato dalla Corte dei conti sia al reperimento delle risorse indispensabili per fronteggiare la situazione economica, prevedibilmente molto gravosa.

Il Ministro: RUFFINI.

BONALUMI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se sia a conoscenza delle condizioni in cui si trova la comunità italiana in Argentina.

Le notizie sempre più allarmanti che giungono da quel paese, vittima di un pesante clima di terrorismo, richiedono una costante preoccupazione perché vengano evitati atti di repressione; in particolare, se ritenga intervenire in favore del cittadino italiano Corrado Sartori, che respinto dall'ambasciata italiana a Buenos Aires si trova riparato nella sede del consolato »

(4-00357)

RISPOSTA. — Il connazionale Corrado Sartori, ricercato dalle autorità argentine per motivi politici, si è rifugiato il 9 agosto, con la moglie ed il figlio, nella sede del nostro consolato generale in Buenos Aires. Ivi è stato ospitato ed assistito fino al 26 agosto 1976, data in cui ha fatto rientro in Italia.

In tale periodo l'ambasciata è ripetutamente intervenuta, con la discrezione imposta dalle circostanze, (e sotto questo aspetto la pubblicità data al caso dalla stampa non è stata d'aiuto), presso le autorità argentine per ottenerne la autorizzazione, per il Sartori ed i suoi familiari, a lasciare il paese.

Questa azione, che si è conclusa positivamente, è stata rivolta a raggiungere la migliore soluzione del delicato caso nell'interesse precipuo del connazionale. Infatti la eventuale decisione di concedere l'asilo diplomatico — che il governo argentino avrebbe potuto non riconoscere — non appariva la più idonea.

La famiglia Sartori, rimpatriata in aereo, ha subito ricevuto ulteriore assistenza da parte del Ministero degli affari esteri.

Il Ministro: FORLANI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se sia a conoscenza del fatto che non è più funzionante la stazione ferroviaria di Madonna della Scala, frazione della città di Chieri e di Cambiano (Torino), in quanto i 320 abitanti sono stati privati nei giorni scorsi della stazione ferroviaria, anche se i treni continuano a fermarsi, e in mancanza del capo stazione non funziona la biglietteria, in pratica non si può partire o spedire merci, senza pagare multe; e per chiedere l'intervento del Governo sul direttore compartimentale delle ferrovie di Torino per togliere dall'isolamento la comunità di Madonna della Scala, ripristinando il capostazione. (4-00089)

RISPOSTA. — L'Azienda delle ferrovie dello Stato, nel quadro dell'azione generale volta alla riduzione dei costi, ha disposto il provvedimento di impresenziamento della fermata di Madonna della Scala, della linea Chieri-Trofanello, a seguito dell'avvenuta constatazione della forte e persistente passività di bilancio di quell'impianto: per l'anno 1973, introito lire 1.360.000, spese lire 6.360.000; per l'anno 1975, introiti lire 3.921.000, spese lire 8.842.000.

Nessun danno ne è derivato per i locali viaggiatori, in quanto contemporaneamente la stessa Azienda delle ferrovie dello Stato ha disposto, come è di norma in tali casi, l'applicazione dell'articolo 43 delle *Norme sul servizio della gestione viaggiatori*, che consente il rilascio dei biglietti in treno al prezzo normale, senza cioè nessuna ammenda o penalità.

Il citato provvedimento di impresenziamento ha interessato altresì il servizio bagagli, ma il traffico annuale è stato riscontrato così modesto da non giustificare il mantenimento del servizio stesso. Gli eventuali utenti potranno comunque rivolgersi, senza apprezzabili disagi, alla limitrofa stazione di Chieri distante solo chilometri 4 da Madonna della Scala.

Alcun mutamento è intervenuto, invece, sulla situazione preesistente per quel che concerne il servizio merci, in quanto la fermata di Madonna della Scala già non era abilitata a tale servizio.

Il Ministro: RUFFINI.

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per le regioni.* — Per sapere se siano a cono-

scienza di una cosiddetta opportunità rilevata dalla regione Piemonte di costituire a Bruxelles una propria rappresentanza e di mandare funzionari a specifici seminari di studio, in quanto il presidente della regione Piemonte, di ritorno dall'incontro di 2 giorni con i rappresentanti della Comunità, ha riferito che l'Italia ha finora utilizzato soltanto l'11 per cento dei fondi disponibili del FEOGA e il 40 per cento dei fondi regionali; e per chiedere l'intervento del Governo nella convinzione che le regioni hanno un peso fondamentale nel futuro dell'Europa, senza interferire nella politica estera che malgrado tutto è ancora competenza del Governo nazionale.

(4-00092)

RISPOSTA. — In ordine all'intendimento della regione Piemonte di aprire un proprio ufficio di collegamento presso la CEE in Bruxelles, la Presidenza del Consiglio dei ministri ha già provveduto a richiamare l'attenzione del commissariato del Governo, rilevando che, a parte fondati dubbi circa la legittimità costituzionale di detta iniziativa, che esulerebbe dall'ambito della competenza regionale rivestendo spiccati caratteri di natura internazionale, l'iniziativa stessa, concernendo l'organizzazione di un ufficio regionale, dovrà, in ogni modo, essere attuata a mezzo di apposito atto normativo ai sensi dall'articolo 97 della Costituzione.

Il commissario del Governo, nell'occasione, è stato invitato a rappresentare quanto sopra al presidente del consiglio e della giunta della regione Piemonte, preavvertendoli che l'eventuale realizzazione di tale progetto con procedura diversa da quella sopradescritta potrebbe concretizzare nei loro confronti gli estremi di responsabilità civile ed amministrativa.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio: EVANGELISTI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il cavalca-ferrovia a Collegno (Torino) non serve alla gente e della disgrazia che ha provocato la morte di due quindicenni, riproponendo il dramma di una città divisa in due dalla linea ferroviaria Torino-Bardonecchia, in quanto troppe persone attraversano le rotaie a sbarre abbassate;

per chiedere l'intervento del Governo sulle Ferrovie dello Stato perché permettano la realizzazione da parte dell'amministrazione comunale del cavalca-ferrovia di uno dei tre punti di maggiore frequenza, tenendo conto che è appena terminata in concreto l'assegnazione delle nuove case popolari che sorgono proprio accanto al luogo della tragedia. (4-00173)

RISPOSTA. — Per l'incidente al quale è fatto riferimento — di investimento sul passaggio a livello al chilometro 7+788 della linea Torino-Modane avvenuto il giorno 2 luglio 1976 — sono tuttora in corso le indagini della magistratura per l'accertamento delle relative cause e responsabilità.

Per quanto riguarda il problema degli attraversamenti ferroviari in comune di Collegno si deve premettere che l'azienda ferroviaria, che da tempo sta perseguendo con notevole sforzo finanziario una politica di soppressione del maggior numero di passaggi a livello, ha sempre cercato di favorire ogni iniziativa degli enti locali intesa a realizzare, per la sistemazione ed il miglioramento della viabilità cittadina, delle opere di sottopasso o di scavalcamento dei binari soprattutto quando dette opere potevano risultare sostitutive di vicini attraversamenti a raso.

Nell'ambito di tale orientamento è stato espresso in passato parere favorevole alla proposta del comune di Collegno di costruire un cavalcavia al chilometro 8+049 della linea Torino-Modane. Il manufatto venne realizzato nel 1968 a cura dello stesso comune, con contributo finanziario delle Ferrovie dello Stato, in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 8+057.

In relazione alla prospettata esigenza di realizzare un nuovo cavalcavia nella zona di recente urbanizzazione, l'Azienda delle ferrovie dello Stato è comunque senz'altro disponibile ad esaminare eventuali richieste che venissero presentate in proposito dal comune di Collegno, assicurando all'ente locale ogni possibile collaborazione e assistenza sia per lo studio sia per la elaborazione del progetto dell'opera.

Il Ministro: RUFFINI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se:

1) dopo le recenti polemiche nell'ambiente balneare con la sentenza del pretore

di Roma sulle spiagge libere, ottenendo il risultato che le autorità non sanno più che pesci prendere, la sentenza del giudice Amendola abbia validità per tutto il territorio nazionale o se invece impegni soltanto il magistrato che l'ha concessa;

2) ritenga opportuno, sul problema specifico delle spiagge, emanare ordinanze dalle capitanerie di porto, che non varino da una zona all'altra; e per chiedere che il Governo intervenga a far sì che le spiagge e gli stabilimenti balneari vengano in maggior copia pubblicizzati e per quelli gestiti dagli enti privati possano praticare tariffe inferiori a quelle attuali per rendere le spiagge accessibili a tutti. (4-00181)

RISPOSTA. — Il pretore di Roma, dottor Gianfranco Amendola, non ha emesso alcuna sentenza sulle spiagge libere, ma ha in corso di svolgimento una inchiesta in materia. L'ufficio circondariale marittimo di Roma, nel luglio 1976, ha ritenuto opportuno emanare un'ordinanza, in virtù della quale è abolito il biglietto d'ingresso agli stabilimenti balneari ed è quindi consentito a tutti di accedere liberamente alle spiagge attraverso gli ingressi degli stabilimenti stessi. Detta ordinanza è coerente alle direttive impartite da questo Ministero con circolare del 1° aprile 1976, n. 159, intesa ad assicurare il libero accesso e transito del pubblico alla fascia di metri lineari 5 adiacente alla battigia.

L'interpretazione estensiva che a detta ordinanza è stata data, secondo cui anche le zone d'arenile concesse agli stabilimenti dovrebbero essere accessibili al pubblico non pagante, lascia però alcune perplessità specie nei litorali prossimi ai grandi centri abitati, dovendosi contemperare le esigenze del pubblico d'accedere liberamente al mare con la necessità che le spiagge stesse siano convenientemente attrezzate e dotate di tutti i servizi pubblici occorrenti e ciò anche nell'interesse del turismo interno ed internazionale.

Questo Ministero, pertanto, ha in corso di approfondimento l'intera questione, con l'acquisizione dei pareri degli uffici competenti in materia. D'altra parte, con la predetta circolare del 1° aprile 1976, n. 159, questo Ministero ha interessato gli uffici dipendenti perché sia incrementata la costituzione di spiagge libere e siano interessati i comuni e le aziende di soggiorno per le prestazioni dei servizi pubblici essenziali.

(gabinetti, docce, acqua, pulizia, assistenza ai bagnanti ecc.).

Ad esempio di ciò, già da tempo sono in corso accordi con il comune di Roma a tale scopo. Al riguardo è da evidenziare che le spiagge libere di Ostia costituiscono circa il 45 per cento di tutti gli arenili, di cui il 30 per cento già attrezzate. Inoltre esistono numerose concessioni per colonie marine, stabilimenti di dopolavoro ecc. Circa le tariffe degli stabilimenti balneari, con la predetta circolare si è raccomandato agli uffici circondariali marittimi che, ai sensi delle vigenti norme del regolamento del codice di navigazione, sono competenti ad approvare le medesime, di tenere presente che queste ultime possono essere aumentate in relazione agli aumenti dei costi dei servizi, tenendo però presente l'esigenza di contenere i prezzi nel quadro delle direttive generali di politica economica. Detti uffici circondariali approvano le tariffe dopo avere sentito una commissione di cui fanno parte i comuni, gli enti provinciali del turismo, gli enti locali interessati e le associazioni sindacali.

Il Ministro: FABBRI.

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere i criteri ai quali il Governo, cui compete la nomina, intende attenersi nella scelta del successore del professore Giuseppe Cataldi alla presidenza della Corte dei conti.

L'interrogante — il quale non può non condividere i dubbi da più parti avanzati sulla legittimità e sulla opportunità che la scelta del primo presidente della magistratura di controllo spetti all'esecutivo, organo controllato — ritiene che il Governo dia pubblica ragione — così come il Parlamento ha voluto che fosse per le nomine ai vertici degli enti pubblici — dei motivi di una scelta tanto delicata. (4-00231)

RISPOSTA. — L'ufficio di presidenza della Corte dei conti è vacante dal 23 giugno 1976, data del collocamento a riposo del dottor Cataldi, per raggiunto limite di età.

Ai fini dell'adempimento dell'obbligo di provvedere alla nomina del successore, secondo la vigente legislazione, deve farsi riferimento alla procedura tassativamente stabilita dall'articolo 7 del testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, che prevede la deliberazione del Consiglio dei ministri, la proposta del Presidente del Consiglio e la

decretazione del Presidente della Repubblica.

Sembra evidente che il presidente della Corte debba essere persona dotata al massimo di prestigio ed autorevolezza, scienza ed esperienza, ineccepibilità morale e carattere: e proprio ad accentuare da parte governativa il rispetto oggettivo della Corte stessa si ritiene che la scelta interna ed il rispetto della collocazione gerarchica meglio corrispondano a questa delicata esigenza.

Si aggiunge che la legge prevede adeguate strumenti di garanzia dell'indipendenza dell'istituto e del suo presidente in aggiunta all'essenziale rigore della loro coscienza civica e morale. Si ricordano, fra l'altro, le disposizioni che vietano la revoca, il collocamento a riposo d'ufficio e l'allontanamento in qualsiasi altro modo dalle loro funzioni, del presidente, dei presidenti di sezione e del procuratore generale, dei consiglieri e dei viceprocuratori generali, senza previo e conforme parere di una commissione composta dai presidenti e vicepresidenti della Camera e del Senato (parere provocabile dal presidente stesso della Corte o dal Governo); la norma che assicura l'autonomia del presidente della Corte quanto agli impegni ed ordini di spesa afferenti all'istituto e la speciale potestà delle sezioni riunite di definire i ricorsi inerenti al rapporto d'impiego del personale dell'istituto. Il Governo comunque, nel quadro degli impegni programmatici, è disponibile per il perfezionamento, quale possa risultare da approfondito esame della materia, dei vigenti strumenti di garanzia.

In quanto alla funzione della Corte, come si è già preannunciato nel programma di governo, sono in corso di approvazione proposte legislative che consentiranno di rendere i controlli più efficaci e di superare il pesante ritmo di procedure vigenti, tale da comportare tempi lunghissimi con grave disagio pubblico e privato.

La Presidenza del Consiglio inoltre si organizzerà in modo tale da esaminare coordinatamente i rilievi fatti dalla Corte nelle sue diverse incombenze perché non rimangano semplici espressioni critiche senza le dovute conseguenze correttive.

Il Sottosegretario di Stato:
EVANGELISTI.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se — dopo il grave disastro ferroviario, che avrebbe potuto assu-

mere proporzioni ben maggiori soprattutto in vittime umane avvenuto il 23 luglio 1976 in cui il *Riviera Express* (il treno estivo che collega la riviera ligure con l'Olanda, via Arona-Novara) è deragliato. all'uscita della galleria del Sempione, lato svizzero, all'inizio del parco scambi della stazione di Briga e ove i morti sono stati sei e trentatré i feriti, con ingentissimi i danni materiali e tra le vittime il macchinista — intenda informare l'opinione pubblica se il convoglio che in quel tratto doveva viaggiare a una velocità di 85 chilometri orari era lanciato a 140 chilometri orari.

Per chiedere l'intervento del Governo sulle Ferrovie dello Stato, al fine di evitare che si ripeta il disastro che per la seconda volta è avvenuto esattamente dopo cinque anni da un altro sinistro in cui perirono cinque frontalieri, utilizzando sì tecnica e dispositivi tecnici di sicurezza, ma dando avvertimenti di elementare prudenza al fine di assicurare anche i lavoratori ossolani ed i turisti internazionali, i quali avvertono nel tratto Domodossola-Briga che l'indice di sopportabilità del viaggio in ferrovia (rumorosità, scossoni, ecc.) supera il normale. (4-00266)

RISPOSTA. — Nessun addebito può essere fatto all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato né particolari notizie d'ordine tecnico possono essere fornite in merito all'incidente ferroviario in quanto esso si è verificato su rete ferroviaria elvetica ed il treno *Riviera Express*, trainato con locomotore delle Ferrovie federali svizzere, era già stato preso in consegna dal personale delle suddette ferrovie.

Il Ministro: RUFFINI.

COSTAMAGNA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

1) se sia a conoscenza della denuncia presentata da un lettore su *Specchio dei tempi* della *Stampa* di Torino dell'11 agosto 1976 in cui si afferma l'inefficienza della linea ferroviaria Torino-Savona proverbiale, con ritardi varianti dai 15 ai 70 minuti, con vetture antiquate e quasi sempre con sedili di legno (l'ultima di cui si è servito aveva la targa di fabbricazione FIAT 1931 anno IX »);

2) se la responsabilità sia del Ministero dei trasporti o del compartimento di Torino, e perché sovente i convogli, in parti-

colare da Savona, partono già con notevole ritardo, al fine di non veder utilizzata la aspirazione del suddetto lettore di veder seduto su quelle panche il ministro interessato. (4-00342)

RISPOSTA. — I treni rapidi che collegano Torino e Savona vengono effettuati con vetture moderne del tipo unificato internazionale aventi 6 posti per compartimento, anche per la seconda classe.

I treni diretti ed espressi sono composti, di norma, con carrozze a sedili imbottiti, con caratteristiche tecniche e di *comfort* uguali a quelle dei veicoli impiegati sulle rimanenti linee della rete.

In prossimità delle grandi festività e durante l'alta stagione estiva, dato il massiccio aumento della domanda di trasporto, si deve far ricorso a tutte le risorse del parco per cui non sempre si può evitare che anche in composizione ai citati treni circolino carrozze di costruzione meno recente e con sedili di legno, le quali sono comunque, di norma, impiegate solo con treni locali, per i quali al momento non è possibile utilizzare vetture più moderne.

Tuttavia, con la graduale realizzazione del piano di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, sarà possibile eliminare gli inconvenienti lamentati, garantendo il servizio con carrozze aventi caratteristiche tecniche e di *comfort* più adeguate alle moderne esigenze.

Per quanto riguarda i ritardi che i treni della linea Torino-Savona subiscono, si precisa che tali ritardi, per i treni in partenza da Torino, risultano di norma contenuti in valori medi inferiori a 10 minuti e sono spiegabili con l'esistenza di rallentamenti per lavori in corso lungo la linea, oltre che con gli incroci nel tratto a semplice binario.

Nel senso inverso nei periodi di punta si possono verificare ritardi di maggior entità per il fatto che la circolazione sulla tratta Ventimiglia-Savona, in buona parte a semplice binario, impegna la linea ai limiti della potenzialità, per cui talvolta sono inevitabili ripercussioni negative per le coincidenze o per gli incroci.

Tale situazione per altro tenderà a migliorare man mano che verrà attuato il programmato raddoppio della linea in questione che già dall'orario estivo 1977 prevede l'attivazione a doppio binario della tratta Varazze-Finale Ligure lunga 35 chilometri

Il Ministro: RUFFINI.

DE CINQUE, QUIETI E PRESUTTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se, in occasione del nuovo orario invernale, l'Azienda delle ferrovie dello Stato intenda affrontare seriamente il problema dei collegamenti tra l'Abruzzo e Roma, sulla linea Pescara-Chieti-Sulmona-Avezzano-Roma, in particolar modo per quanto riguarda i tempi di percorrenza, oggi assolutamente defatiganti, e gli orari di partenza da e per Roma, ed in special modo se ritenga:

a) di dover accelerare la velocità almeno dei treni rapidi, sì che la distanza tra Pescara e Roma venga coperta in non più di tre ore, considerando che con lo sviluppo della rete autostradale, il tempo di percorrenza in auto tra le stesse località non supererà le due ore (sempre tra i punti terminali autostradali) il che, permanendo gli attuali tempi ferroviari di oltre tre ore e mezza, renderà il trasporto pubblico estremamente disagiata rispetto a quello privato;

b) di dover rendere permanente il treno rapido attualmente in partenza da Roma alle ore 13,44 con rientro da Pescara partendo alle 19,32, attualmente previsto per il solo periodo estivo, istituendo nel contempo, e sempre con carattere di permanenza, una coppia parallela che parta da Pescara alle ore 14 circa e da Roma alle ore 20,30 circa, eventualmente sopprimendo altri treni, meno veloci, in orari identici, o quasi;

c) di dover migliorare altresì i collegamenti da e per Roma con l'Abruzzo anche nella mattina, sì da render possibile l'utilizzo delle ore antimeridiane a Roma per il disbrigo di tutte le eventuali incombenze ed affari da parte di cittadini che vogliono rientrare in sede nella stessa giornata, senza dover usare mezzi privati, né tampoco pernottare a Roma, come purtroppo attualmente avviene, con enorme dispendio di tempo e di denaro. (4-00347)

RISPOSTA. — Gli organi competenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato hanno già posto allo studio una ristrutturazione degli orari riguardanti le relazioni Pescara-Roma e viceversa.

Tale studio sarà definito nel corso della Conferenza degli orari treni viaggiatori che avrà luogo nel mese di novembre e le innovazioni, che si rendessero possibili attuare, andrebbero in vigore con l'orario estivo 1977.

Si assicura che in tale occasione verrà tenuto conto di quanto rappresentato dagli interroganti, subordinatamente ai vincoli imposti dalle caratteristiche del tracciato e del materiale utilizzato, dall'esigenza di mantenere determinate coincidenze sia a Pescara sia a Roma, nonché dalla necessità di non interferire — con i nuovi orari — sulle relazioni per pendolari.

Il Ministro: RUFFINI.

FORTE, AMARANTE E BIAMONTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali iniziative siano state adottate o si intendano adottare per il ripristino del servizio ferroviario sulla tratta Montesano sulla Marcellana-Lagonegro (Potenza), interrotto a seguito dello smottamento della galleria Foraporta.

Gli interroganti, nel rilevare che la detta interruzione ha aggravato ulteriormente la già precaria condizione economica e sociale delle popolazioni del Vallo di Diano, sottolineano la necessità di interventi urgenti ed adeguati poiché lo stato della viabilità e le condizioni climatiche della zona non rendono sempre praticabile, nei mesi invernali, l'esercizio con servizi sostitutivi con vettori su gomma. (4-00192)

RISPOSTA. — La sospensione dell'esercizio nel tratto terminale della linea Sici-guano (Salerno)-Lagonegro tra le stazioni di Montesano e Lagonegro è stata motivata dalla grave situazione di dissesto del rivestimento della galleria Foraporta nel tratto compreso tra i chilometri 74+627 e 74+776

Tale situazione aveva determinato dapprima la istituzione di un rallentamento a 10 chilometri orari e successivamente la circolazione con pilotaggio da parte del personale del servizio lavori.

Le cause dei dissesti sono da attribuire al fatto che il suddetto tratto di galleria ricade a mezza costa in zona di equilibrio instabile la quale in lontano passato, valutabile in termini geologici, è stata sede di grandiose frane.

In tali condizioni un intervento veramente decisivo dovrebbe consistere nella realizzazione di una variante di tracciato che però, per la impervia situazione dei luoghi, dovendo svolgersi prevalentemente in sotterraneo o in viadotto, risulterebbe

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1976

fortemente onerosa in rapporto all'importanza della linea e richiederebbe lunghi tempi di attuazione.

L'Azienda ferroviaria pertanto ha in esame la realizzazione di interventi provvisori consistenti nel rifacimento totale o parziale del rivestimento del tratto di galleria gravemente dissestato, integrato da interventi di consolidamento e da opere di sistemazione superficiale della zona instabile.

L'esecuzione dei predetti lavori richiederà un tempo di circa un anno.

Nel frattempo i collegamenti tra le stazioni di Montesano e Lagonegro sono assicurati da servizio sostitutivo automobilistico.

Si fa infine presente che la impervia conformazione topografica della zona non consente l'attivazione dell'esercizio su tracciato provvisorio.

Il Ministro: RUFFINI.

FORTE, AMARANTE E BIAMONTE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) i motivi dei continui rinvii della messa in esercizio della nuova linea a doppio binario in galleria tra il chilometro 35+120 e il chilometro 54+073 della tratta Napoli-Potenza il cui costo preventivato in 14 miliardi di lire avrebbe raggiunto la cifra di 40 miliardi, anche a causa del prolungamento dei tempi di esecuzione;

2) l'esatta entità degli stanziamenti per i lavori di ristrutturazione, centralizzazione e potenziamento dello scalo e del fabbricato viaggiatori della stazione di Salerno, nonché degli stanziamenti per la ristrutturazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Nocera Inferiore (Salerno) la cui realizzazione, in uno agli altri lavori in corso, risulta indispensabile per la piena ed organica utilizzazione sia della costruenda nuova linea, sia del vecchio transito del valico di Cava dei Tirreni. (4-00193)

RISPOSTA. — I lavori per la costruzione della variante tra le stazioni di Salerno e Nocera Inferiore procedono con regolarità e si prevede che il nuovo tronco di linea potrà essere attivato con l'orario estivo del prossimo 1977.

Per l'esecuzione di tale variante, di riconosciuta notevole complessità, si sono dovute superare difficoltà di rilievo, facendo ricorso a tecniche di avanguardia, specie per la realizzazione della galleria Santa Lucia.

Tutto ciò ha influito naturalmente sulla durata dei lavori, i quali, per altro, alla data odierna hanno raggiunto il seguente stato di avanzamento: 1) per quanto attiene alla sede, costituita essenzialmente dalla predetta galleria lunga 10.250 metri, sono ultimati tutti i lavori al corpo viario e si sta procedendo alla posa dell'armamento che si presume completata entro il 1976. Seguiranno, per la durata presunta di quattro mesi, i lavori per l'elettrificazione della tratta in parola; 2) per quanto riguarda i due piazzali di estremità, in quello di Nocera Inferiore sono in corso i lavori, per fasi e sotto esercizio, per realizzare il piano regolatore ferroviario e si prevede che gli stessi saranno completati entro l'ottobre del 1976. Successivamente, ma senza alcun pregiudizio per la attivazione della variante, si potranno iniziare le opere di adeguamento della stazione di Salerno.

Circa l'onere complessivamente assunto dalle Ferrovie dello Stato occorrente per dare ultimata ed attivata la variante in oggetto, si fa presente che per le opere di terra, murarie ed armamento nei due piazzali e nella tratta intermedia è stata approvata la spesa di 32,5 miliardi (comprensiva di 5 miliardi per revisione prezzi, ragguagliata al 18 per cento dell'importo dei lavori).

A ciò va aggiunta la spesa dell'ordine di 5 miliardi per i lavori di elettrificazione e segnalamento sull'intera variante ed esecuzione degli apparati centrali ad itinerari nei due piazzali estremi.

Riguardo, infine, ai lavori di modifica dello scalo della stazione di Salerno, per realizzare l'intero piano regolatore ferroviario, ed a quelli per la ristrutturazione del fabbricato viaggiatori di Nocera Inferiore, si informa che i relativi progetti hanno sin qui riportato l'approvazione in linea tecnica degli organi compartimentali e verranno prossimamente sottoposti all'esame dei servizi centrali dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, in uno con le perizie di spesa, al cui finanziamento, per altro, si potrà provvedere nell'ambito del prossimo piano pluriennale di investimenti per il potenziamento della rete ferroviaria.

Il Ministro. RUFFINI.

FRACCHIA, DI GIULIO, MALAGUGINI, CARUSO E VETERE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se, a breve distanza di tempo dalla scadenza del-

l'incarico per raggiunti limiti di età del Presidente della Corte dei conti, ritenga di far conoscere tempestivamente al Parlamento i criteri che dovranno presiedere alla nomina del successore.

Gli interroganti chiedono, inoltre, che nella precisazione di detti criteri la Presidenza del Consiglio voglia indicare con quali intendimenti il Governo si orienti per assicurare alla Corte dei conti quelle garanzie di autonomia e di indipendenza che sono condizioni essenziali e di controllo previste dagli articoli 100 e 103 della Costituzione, con particolare riferimento allo stato attuale di grave crisi della pubblica amministrazione nel nostro paese che richiede in modo tassativo una Corte dei conti e una presidenza libere da condizionamenti e da influenze estranee, inidonee per ciò stesso ad allontanare da sé motivi di sospetto e di accondiscendenza nei confronti dell'esecutivo e dell'intera struttura amministrativa dello Stato. (4-00359)

RISPOSTA. — L'ufficio di presidenza della Corte dei conti è vacante dal 23 giugno 1976, data del collocamento a riposo del dottor Cataldi, per raggiunto limite di età.

Ai fini dell'adempimento dell'obbligo di provvedere alla nomina del successore, secondo la vigente legislazione, deve farsi riferimento alla procedura tassativamente stabilita dall'articolo 7 del testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, che prevede la deliberazione del Consiglio dei ministri, la proposta del Presidente del Consiglio e la decretazione del Presidente della Repubblica.

Sembra evidente che il presidente della Corte debba essere persona dotata al massimo di prestigio ed autorevolezza, scienza ed esperienza, ineccepibilità morale e carattere: e proprio ad accentuare da parte governativa il rispetto oggettivo della Corte stessa si ritiene che la scelta interna ed il rispetto della collocazione gerarchica meglio corrispondano a questa delicata esigenza.

Si aggiunge che la legge prevede adeguati strumenti di garanzia dell'indipendenza dell'istituto e del suo presidente in aggiunta all'essenziale rigore della loro coscienza civica e morale. Si ricordano, fra l'altro, le disposizioni che vietano la revoca, il collocamento a riposo d'ufficio e lo allontanamento in qualsiasi altro modo dalle loro funzioni, del presidente, dei pre-

sidenti di sezione e del procuratore generale, dei consiglieri e dei viceprocuratori generali senza previo e conforme parere di una commissione composta dei presidenti e vicepresidenti della Camera e del Senato (parere provocabile dal presidente stesso della Corte e dal Governo); la norma che assicura l'autonomia del presidente della Corte quanto agli impegni ed ordini di spesa afferenti all'istituto e la speciale potestà delle sezioni riunite di definire i ricorsi inerenti al rapporto d'impiego del personale dell'istituto. Il Governo comunque, nel quadro degli impegni programmatici, è disponibile per il perfezionamento, quale possa risultare da approfondito esame della materia, dei vigenti strumenti di garanzia.

In quanto alla funzione della Corte, come si è già preannunciato nel programma di Governo, sono in corso di approvazione proposte legislative che consentiranno di rendere i controlli più efficaci e di superare il pesante ritmo di procedure vigenti, tale da comportare tempi lunghissimi in grave disagio pubblico e privato.

La Presidenza del Consiglio inoltre si organizzerà in modo tale da esaminare coordinatamente i rilievi fatti dalla Corte nelle sue diverse incombenze perché non rimangano semplici espressioni critiche senza le dovute conseguenze correttive.

Il Sottosegretario di Stato:
EVANGELISTI.

GASPARI, DEL DUCA E DE CINQUE.

— *Al Presidente del Consiglio dei ministri.*

— Per sapere se sia vero che vengono rilasciate licenze di importazione di capi di abbigliamento dai paesi dell'est e in particolare dalla Romania, malgrado la grave crisi che ha colpito il settore in Italia, mantenendo in cassa integrazione da oltre un anno circa un terzo delle maestranze dell'ex gruppo Monti e della Marvin Gherber.

Sembra infatti che alcuni industriali che già operavano nel settore, dopo aver scaricato sullo Stato, con convenienti operazioni, le loro aziende in crisi, si stiano dedicando ora al settore commerciale, importando dai suddetti paesi capi di abbigliamento che costano il 50 per cento di quelli prodotti in Italia solo perché agli operai di quei paesi viene dato un trattamento economico che consente soltanto la sopravvivenza, mentre ai lavoratori italiani viene

corrisposto il trattamento economico che si deve all'operaio di un paese civile e democratico. (4-00010)

RISPOSTA. — Mentre la maggior parte delle confezioni in cotone sono da tempo soggette a restrizione quantitativa, con contingenti molto esigui, l'importazione delle confezioni in tessuti diversi dal cotone è stata liberata nel 1971 nei confronti di tutti i paesi a commercio di Stato.

Nel 1975, tenuto conto della crescente incidenza negativa che la importazione di queste ultime esercitava sull'industria tessile italiana, lo scrivente ha promosso lo inserimento dei prodotti stessi nel negoziato di accordi comunitari di autolimitazione con i principali fornitori (Romania, Polonia, Ungheria) sulla base dell'Accordo multifibre di Ginevra. Le trattative, condotte in sede CEE dalla commissione della Comunità, già iniziata con la Romania, non hanno finora condotto a risultati positivi, ma dovrebbero concludersi nelle prossime settimane.

Indipendentemente da tale iniziativa a carattere generale, lo scrivente ha iniziato fin dal marzo 1976, un'azione specifica rivolta a contenere le crescenti importazioni dalla Romania — a prezzi particolarmente bassi — di abiti e pantaloni di tessuti sintetici. Dopo complesse trattative svolte sia in via bilaterale che in sede CEE per ottenere un impegno di autolimitazione da parte rumena, si è proceduto, in un primo tempo, con decreto ministeriale del 14 luglio 1976, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 luglio 1976, n. 187, a revocare la liberalizzazione dei capi di abbigliamento suddetti, e successivamente, con circolare del 27 agosto 1976, n. A/511376 a consentire l'importazione, con contingenti amministrati dalle dogane di Arezzo e Pontebba, da utilizzarsi entro l'anno per i quantitativi di n. 165 mila abiti e n. 410 mila pantaloni.

Il rimanente del settore è tuttora sottoposto a stretta sorveglianza mediante il regime della dichiarazione d'importazione.

Il Ministro del commercio con l'estero:
OSSOLA.

MAROLI E FERRARI SILVESTRO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere, premesso che:

1) gli interroganti hanno appreso dalla stampa, e più precisamente dal *Corriere*

della Sera del giorno 26 luglio 1976, che l'opera riguardante il quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Treviglio (Bergamo) sarebbe inspiegabilmente ferma o procederebbe con estrema lentezza;

2) l'esecuzione di tali lavori è ragione di particolare attesa da parte della popolazione del cremonese e del bergamasco, specialmente delle migliaia di lavoratori pendolari che giornalmente si recano al lavoro a Milano; se le notizie riportate dalla stampa corrispondano al vero e comunque intendono conoscere quali siano i tempi programmati per l'ultimazione del potenziamento della tratta ferroviaria summenzionata. (4-00157)

RISPOSTA. — Sulla base delle intese promosse dagli stessi enti locali, il progetto del quadruplicamento del tratto di linea ferroviaria Milano-Treviglio viene curato, per la parte Milano-Pioltello (Milano), dall'Azienda delle ferrovie dello Stato e, per la parte Pioltello-Treviglio, dalla regione Lombardia.

Il progetto del primo dei tratti suddetti è in avanzata fase di elaborazione, per cui l'Azienda ferroviaria conta di poter iniziare i lavori relativi al lotto Milano-Lambrate smistamento nella prima metà dell'anno 1977 e di intraprendere quelli del restante lotto smistamento-Pioltello nel secondo semestre del 1977.

Per quanto attiene, invece, al secondo tratto (Pioltello-Treviglio), dalle notizie in possesso risulta che la Regione con notevole impegno ha da tempo intrapreso lo studio e la progettazione dell'opera che, attraversando zone densamente abitate ed industrializzate, richiedono complesse indagini sopralluogo oltre che confronti e verifiche con gli enti locali territorialmente competenti.

Al momento sono state studiate tre ipotesi di progetto su tre diversi tracciati e si è alla ricerca della soluzione ottimale che contempererà i problemi del tracciato e dell'esercizio ferroviario con quelli della tutela delle attività locali.

Pur non essendo pertanto agevole formulare previsioni circa l'epoca in cui sarà disponibile il progetto esecutivo, in relazione ai contatti intervenuti con gli enti regionali, si può ritenere che i lavori potranno senz'altro essere avviati nel corso del 1977.

Il Ministro: RUFFINI.

NATTA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se gli risulti che l'ambasciata italiana a Buenos Aires abbia rifiutato l'asilo politico al cittadino italiano Corrado Sartori e se ritenga di dover intervenire immediatamente per garantire che allo stesso Sartori, riparato con la moglie e figli nella sede del consolato italiano, venga immediatamente concesso l'asilo presso l'ambasciata;

per chiedere che all'ambasciatore italiano in Argentina sia contestato il suaccennato rifiuto e vengano impartite tassative disposizioni perché gli uffici alle sue dipendenze rispettino il principio dell'asilo politico da concedere ai perseguitati — italiani e no — che ne facciano richiesta;

per sollecitare un passo formale del Ministero degli affari esteri presso l'autorità argentina volto a chiedere notizie e assicurazioni circa la sorte di Gloria Olivieri, moglie del cittadino italiano Sergio Camarda, arrestata il 6 maggio 1976 a Buenos Aires e che fino a qualche tempo fa risultava ancora viva nelle mani del servizio di sicurezza dell'esercito;

per invitare il Governo della Repubblica italiana ad assumere in ogni idonea sede e nelle forme adeguate tutte le iniziative necessarie a rappresentare alla autorità costituita in Argentina l'esigenza che in quel paese, sconvolto dal più feroce terrorismo di Stato, venga ristabilito il rispetto degli elementari diritti dell'uomo.

(4-00338)

RISPOSTA. — Il connazionale Corrado Sartori, ricercato dalle autorità argentine per motivi politici, si è rifugiato il 9 agosto 1976 con la moglie ed il figlio, nella sede del nostro consolato generale in Buenos Aires. Ivi è stato ospitato ed assistito fino al 26 agosto 1976, data in cui ha fatto rientro in Italia.

In tale periodo l'ambasciata è ripetutamente intervenuta, con la discrezione imposta dalle circostanze (e sotto questo aspetto la pubblicità data al caso dalla stampa non è stata d'aiuto), presso le autorità argentine per ottenerne la autorizzazione, per il Sartori ed i suoi familiari, a lasciare il paese.

Questa azione, che si è conclusa positivamente, è stata rivolta a raggiungere la migliore soluzione del delicato caso nell'interesse precipuo del connazionale. Infatti l'eventuale decisione di concedere l'asilo

diplomatico — che il Governo argentino avrebbe potuto non riconoscere — non appariva la più idonea.

La famiglia Sartori, rimpatriata in aereo, ha ricevuto subito ulteriore assistenza da parte del Ministero degli esteri.

Per quanto riguarda la signora Gloria Olivieri, si precisa che si tratta di una cittadina argentina, non coniugata con il connazionale Sergio Camarda, ma convivente con lui prima che questi fosse rimpatriato dall'Argentina nel giugno 1976, per motivi politici.

Il Ministro: FORLANI.

SERVADEI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i suoi intendimenti circa il totale ripristino della linea ferroviaria Firenze-Faenza, così come da tempo e motivatamente richiesto dalle popolazioni interessate e dalle stesse esigenze globali del servizio ferroviario. (4-00081)

RISPOSTA. — La ricostruzione del tratto Firenze-Vaglia-San Pietro a Sieve (Firenze) della linea ferroviaria Faentina, distrutto dagli eventi bellici, non rientra nelle previsioni dell'Azienda delle ferrovie dello Stato in quanto la sua utilità, sia sul piano funzionale dell'esercizio ferroviario, sia sotto il profilo economico-sociale, non appare tale da giustificare l'ingente spesa, attualmente valutabile dell'ordine di oltre 10 miliardi, all'uopo necessaria.

Infatti, per quanto concerne il servizio viaggiatori, le comunicazioni tra Firenze da un lato e Faenza e la costa adriatico-romagnola dall'altro, vengono in alto assicurate con l'istadamento dei treni via Pontassieve-Borgo San Lorenzo (Firenze) che, rispetto al proposto istradamento via Vaglia, comporta un modestissimo aumento di percorrenza (dell'ordine di 15 minuti) e potrà beneficiare dell'alleggerimento di traffico sul tratto Firenze-Pontassieve conseguente alla costruzione della direttissima Roma-Firenze.

Detto ripristino, d'altronde, non rivestirebbe interesse apprezzabile neanche per le popolazioni della zona attraversata, le cui esigenze possono essere adeguatamente e più economicamente soddisfatte con efficienti servizi automobilistici, da realizzarsi nell'ambito della competenza regionale.

Per quanto riguarda il servizio merci è da precisare che il tratto del quale si ri-

chiede il ripristino era caratterizzato prima del conflitto da un traffico estremamente esiguo, né la situazione economica della zona è divenuta tale da legittimare più favorevoli previsioni. D'altro canto l'anzidetto ripristino non presenta interesse neanche per il traffico merci tra Firenze e le località ubicate sul successivo tratto Borgo San Lorenzo-Faenza, in quanto converrebbe sempre istradare tale traffico via Pontassieve su un percorso meno acclive. Né, tanto meno, presenta interesse per il traffico merci tra Firenze e Faenza ed oltre, che per motivi di economia e di organizzazione dell'esercizio continuerebbe ad essere istradato via direttissima Vernio-Bologna.

Per i motivi sovraesposti, la riattivazione del tronco in argomento, a fronte di notevoli spese di investimento e di un non indifferente onere di gestione, non presenterebbe valide contropartite per quanto riguarda i vantaggi per l'utenza.

Comunque, il problema potrà essere ulteriormente approfondito in sede di coordinamento — previsto dall'articolo 1 della legge n. 377 del 1974 — del futuro piano poliennale delle ferrovie dello Stato con gli indirizzi programmatici regionali e con quelli degli organi della programmazione economica nazionale, allorché, oltre agli interventi individuati dalle ferrovie dello Stato come funzionalmente necessari per le esigenze del servizio ferroviario, saranno considerati, ai fini dell'inclusione nel piano stesso, anche provvedimenti di carattere promozionale.

Il Ministro: RUFFINI.

SERVADEI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere lo stato dei lavori riguardanti il nuovo regolamento attuativo della legge 21 novembre 1955, n. 1108, concernente le concessioni gratuite di viaggio in ferrovia.

L'interrogante, facendo seguito anche alla sua interrogazione a risposta scritta n. 4-11860 sullo stesso argomento, continua a ritenere che il momento economico e sociale del paese e le condizioni di bilancio delle ferrovie dello Stato raccomandino la eliminazione di ogni concessione di favore, ad eccezione dei lavoratori e degli studenti bisognosi di recarsi nei luoghi di svolgimento delle loro attività, e di particolari categorie di invalidi. (4-00184)

RISPOSTA. — Lo schema di regolamento di esecuzione della legge 21 novembre 1955, concernente le concessioni gratuite di viaggio sulle ferrovie dello Stato, dopo l'adesione del Ministero del tesoro, è attualmente all'esame della seconda sezione del Consiglio di Stato.

Va però fatto osservare che con tale provvedimento, anche se improntato a criteri rigorosamente restrittivi, non potrà conseguirsi un concreto ridimensionamento delle concessioni, dal momento che le categorie destinatarie sono indicate direttamente dalla legge e, pertanto, solo attraverso una nuova legge potrebbe realizzarsi la drastica riduzione auspicata.

Il Ministro: RUFFINI

TANI, DI GIULIO, BELARDI MERLO ERIASE, BONIFAZI E FAENZI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali non siano stati ancora appaltati i lavori relativi ai due lotti riguardanti il tratto Montallese-Arezzo sud della linea direttissima Roma-Firenze; lavori finanziati con i 200 miliardi della legge n. 409 del 1975 e che avrebbero dovuto già essere iniziati almeno stando alla risposta del ministro, data agli interroganti nel febbraio del 1976, nella quale si riteneva che l'appalto del settimo lotto potrà intervenire nell'entrante primavera e quello ottavo nell'estate.

Gli interroganti chiedono di conoscere altresì quali provvedimenti e misure intendano prendere per garantire l'immediato appalto dei due lotti già finanziati al fine di evitare ulteriori ritardi e la conseguente riduzione reale dello stanziamento in una fase acuta di costi crescenti come l'attuale, e per contribuire a dare, con l'apertura dei cantieri, anche una risposta urgente ai pesanti problemi dell'occupazione nella zona interessata ai lavori. (4-00185)

RISPOSTA. — I lavori per la costruzione del tratto Montallese Arezzo della linea direttissima Roma-Firenze sono stati suddivisi, come a suo tempo noto, nei lotti settimo (da Altopiano ad Arezzo) ed ottavo (da Montallese ad Altopiano).

In effetti nel febbraio 1976 si contava di poter esperire le gare per l'affidamento dei lavori dei lotti settimo e ottavo della

direttissima Roma-Firenze rispettivamente entro la primavera e l'estate dell'anno 1976, pur sapendo che restavano ancora da determinare i problemi di natura geotecnica per l'attraversamento della Val di Chiana.

Purtroppo però la complessità di detti problemi è stata tale da richiedere ancor più approfondite indagini, tanto che, pur intensificando l'attività di progettazione, i tempi tecnici per la messa a punto del progetto definitivo sono risultati inevitabilmente più lunghi di quelli preventivati.

Conseguentemente il progetto esecutivo e la connessa proposta di spesa, relativi al lotto settimo, sono stati approvati dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nel giugno 1976. Subito dopo si è dato corso alle procedure per l'espletamento della gara di appalto dei lavori di cui trattasi.

In data 19 luglio 1976, sono stati diramati gli inviti di partecipazione ai consorzi di imprese qualificati e le offerte andranno da essi presentate entro la fine di settembre 1976.

Ciò stante, se la gara avrà esito positivo, i lavori verranno affidati nel mese di ottobre 1976.

Per quanto riguarda l'ottavo lotto, il progetto esecutivo e la proposta di spesa saranno presentati all'approvazione del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato entro il mese di settembre 1976, per predisporre subito dopo la gara che verrà a sua volta espletata entro il 1976.

Il Ministro: RUFFINI.