

32.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.	PAG.
AMARANTE: Soppressione servizio viaggiatori e merci in alcune linee ferroviarie (4-01882) (risponde RUFFINI, <i>Ministro dei trasporti</i>).	1051	LUCCHESI: Costruzioni della società Lago-Mare a Torre del Lago Puccini (Lucca) (4-01847) (risponde PEDINI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>). 1064
ASCARI RACCAGNI: Varianti al piano regolatore generale e danno all'ambiente nel comune di Bagno di Romagna (Forlì) (4-02333) (risponde PEDINI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>).	1056	MATRONE: Demolizione resti dello spolettificio dell'esercito di Torre Annunziata (Napoli) (4-00593) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro della difesa</i>). 1064
CIUFFINI: Impiego di uno yacht a scopo di ricerche nel porto di Chiaionella di Procida (Napoli) (4-01066) (risponde PEDINI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i>).	1057	AMARANTE, PANI, FORTE E BOCCHI. — <i>Al Ministro dei trasporti</i> . — Per conoscere: l'elenco delle linee (o dei tronchi), gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sulle quali è stato soppresso il servizio viaggiatori ed eventualmente anche quello delle merci, nel periodo dal 1950 al 1976; in particolare, per ciascuna linea (o tronco): a) la data di effettiva soppressione del servizio viaggiatori e quella della eventuale soppressione anche del servizio merci, nonché la data e la natura del provvedimento adottato; b) il costo di esercizio sostenuto, sulle singole linee (o tronchi), a mezzo del trasporto ferroviario, distintamente per il servizio viaggiatori e per quello delle merci, e quello sostenuto con i servizi sostitutivi. (4-01882)
COSTA: Danni a causa delle esercitazioni militari a Villanova Mondovì (Cuneo) (4-02481) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro della difesa</i>).	1058	RISPOSTA. — Giova innanzi tutto richiamare che, ai sensi del regio decreto legge 21 dicembre 1934, n. 1575 (convertito nella legge 24 marzo 1932, n. 386), la chiusura all'esercizio o il ridimensionamento dei ser-
COSTAMAGNA: Sull'uso di coloranti artificiali pericolosi nei prodotti alimentari (4-00623) (risponde DAL FALCO, <i>Ministro della sanità</i>).	1058	
D'ALESSIO: Perequazione del trattamento economico degli allievi ufficiali dell'accademia di sanità militare con quelli delle altre accademie (4-02500) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro della difesa</i>).	1062	
IANNIELLO: Norme concernenti i corsi di formazione dirigenziale per le nomine a primo dirigente nelle pubbliche amministrazioni (4-02509) (risponde BRESSANI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>).	1062	
LOMBARDO: Impraticabilità del ponte Barca sul fiume Simeto a Paternò (Catania) (4-02429) (risponde LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>).	1063	

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

vizi sulle linee ferroviarie delle ferrovie dello Stato vengono autorizzati con decreto del ministro per i trasporti (articolo 1 del regio decreto legge), mentre la successiva eventuale soppressione delle linee stesse dalla rete delle ferrovie dello Stato viene disposta con decreto del Presidente della Repubblica (articolo 4 del regio decreto legge).

Ciò premesso si elencano di seguito le linee ferroviarie esercitate dalle ferrovie dello Stato sulle quali sono stati totalmente o parzialmente soppressi i servizi ferroviari dal 1° gennaio 1950 al 31 dicembre 1976, con l'indicazione per ciascuna linea, di:

a) data di soppressione totale o parziale dei servizi ed il relativo provvedimento autorizzativo;

b) provvedimento di soppressione della linea della rete delle ferrovie dello Stato, laddove emanato;

c) spese globalmente sostenute per il servizio ferroviario viaggiatori e merci nell'esercizio più prossimo alla data di soppressione dei servizi, per il quale è stato possibile reperire i dati (non risultano invece disponibili dati di spesa distinti per il servizio viaggiatori e per quello merci);

d) costo dell'autoservizio sostitutivo delle ferrovie dello Stato - laddove istituito - nel primo anno successivo alla data di soppressione del servizio su rotaia.

1) Salemi-S. Ninfa (Trapani) (chilometri 9,5):

chiusa all'esercizio il 1° luglio 1954 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 21 maggio 1954, n. 4452; soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1955, n. 1012; spese per l'esercizio ferroviario nello esercizio 1950-1951: milioni 53,02;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 11,30.

2) Cerignola Campana-Cerignola Città (Foggia) (chilometri 7) (linea in concessione al comune di Cerignola, esercitata dalle ferrovie dello Stato):

chiusa all'esercizio il 1° marzo 1956 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 7 dicembre 1955, n. 2283;

spese per l'esercizio ferroviario nello esercizio 1954-1955: milioni 56,80;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 15,18 (l'autoservizio sostitutivo è stato esercitato dalle ferro-

vie dello Stato fino al 30 novembre 1976; dal 1° dicembre 1976 è stato assunto nella propria competenza dalla regione Puglia).

3) Brunico-Campo Tures (Bolzano) (chilometri 15,2) (linea in concessione alla società ferroviaria locale Brunico-Campo Tures, esercitata dalle ferrovie dello Stato):

chiusa all'esercizio il 1° febbraio 1957 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 30 gennaio 1957, n. 2921 B;

spese per l'esercizio ferroviario nello esercizio 1954-1955: milioni 63,38.

4) Velletri-Colleferro-Segni (Roma)-Pagliano (Frosinone) (chilometri 23,3):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 14 marzo 1956, n. 3472, soppresso, in data 20 febbraio 1957 il servizio viaggiatori sull'intera linea e quello merci sul tratto Lariano (Roma)-Colleferro, mantenendo il servizio merci in regime di raccordo sul tratto Velletri-Lariano;

soppresso con decreto del Presidente della Repubblica 11 marzo 1958, n. 416, il tratto Lariano-Colleferro;

il 20 luglio 1963 soppresso sul tratto Velletri-Lariano anche il servizio merci a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 29 novembre 1963, n. 2706;

soppresso con decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1966, n. 337 il tratto Velletri-Lariano;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1950-1951: milioni 97,46.

5) Velletri-Priverno (Latina) (chilometri 55):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 14 marzo 1956, n. 3475, chiuso all'esercizio in data 20 febbraio 1957 il tratto Giulianello (Latina)-Priverno (chilometri 44,8), successivamente soppresso con decreto del Presidente della Repubblica 11 marzo 1958, n. 415, e in data 23 marzo 1958 il tratto Velletri-Giulianello (chilometri 10,2), successivamente soppresso con decreto del Presidente della Repubblica 14 ottobre 1958, n. 1038;

spese per l'esercizio ferroviario sull'intera linea Velletri-Priverno nell'esercizio 1950-1951: milioni 97,5.

6) Cellole-Sparanise (Caserta) (chilometri 26,4):

chiusa all'esercizio il 23 marzo 1957 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 14 marzo 1956, n. 3476;

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 21 gennaio 1958, n. 115; spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1950-1951: milioni 84,9.

7) Tarvisio centrale (Udine)-Fusine Laghi (Sondrio)-confine (chilometri 9,3):

interrotto dal periodo bellico il tratto Fusine Laghi-confine (chilometri 1);

sul tratto Tarvisio centrale-Fusine Laghi, a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 11 luglio 1956, n. 91, soppresso in data 1° aprile 1957 il servizio viaggiatori e, in data 1° dicembre 1965, anche quello merci, mantenendo in esercizio, come binario di servizio della stazione di Tarvisio centrale, il tratto Tarvisio centrale-Tarvisio Vecchia;

con decreto del Presidente della Repubblica 14 agosto 1967, n. 929, soppresso il tratto Tarvisio Vecchia-confine;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1954-1955: milioni 34,72.

8) Agrigento Bassa-Licata (chilometri 60,8) e diramazione Margonia-Canicatti (chilometri 12,5):

entrambe chiuse all'esercizio il 28 settembre 1958, a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 26 luglio 1957, n. 779, e successivamente sopresse con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1959, n. 875;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1954-1955: Agrigento Bassa-Licata milioni 324,81; Margonia-Canicatti milioni 75,33;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato su entrambe le linee, con costo annuo d'esercizio di complessivi 18,24 milioni.

9) Saline di Volterra-Volterra (chilometri 8):

chiusa all'esercizio il 21 novembre 1958 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1957, n. 4491;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1959, n. 874;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1950-1951: milioni 24,2.

10) Trieste C.M.-Sant'Elia (Pesek) confine (chilometri 16,5):

chiusa all'esercizio il 1° gennaio 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 23 settembre 1959, n. 1614;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 25 agosto 1961, n. 1018; spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1957-1958: milioni 137,12;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 14,15.

11) Dittaino-Leonforte (Enna) (chilometri 14,7):

chiusa all'esercizio il 20 gennaio 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 16 gennaio 1959, n. 3041;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1504; spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1957-1958: milioni 128,46;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo di esercizio di milioni 7,23.

12) Palermo Acqua dei Corsari-Burgio (Agrigento) (chilometri 107,3):

chiusa all'esercizio il 2 febbraio 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 7 marzo 1958, n. 4270;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1505;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1957-1958: milioni 460,05;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 61,96.

13) Salaparuta Poggioreale (Trapani)-San Carlo (chilometri 44,8):

chiusa all'esercizio il 2 febbraio 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 7 marzo 1958, n. 4270;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1555;

spesa per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1950-1951: milioni 172,6;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato sulla relazione Burgio-Salaparuta con costo annuo d'esercizio di milioni 28,43.

14) Moretta-Cavallermaggiore (Cuneo) (chilometri 15,3):

chiusa all'esercizio il 14 settembre 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 6 maggio 1959, n. 4943;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1961, n. 373;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1958-1959: milioni 77,79.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

15) Lercara Bassa-Magazzolo (chilometri 67,2) e diramazione Pilaga-Palazzo Adriano (chilometri 13,8):

chiusa all'esercizio il 5 ottobre 1959 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 16 gennaio 1959, n. 3041;

soppresse con decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1506;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1958-1959: Lercara Bassa-Magazzolo milioni 370,02; Filaga-Palazzo Adriano milioni 57,77;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato sulla relazione Lercara Bassa-Cianciana (Magazzolo) con diramazione Filaga-Palazzo Adriano, con costo annuo d'esercizio di milioni 23,74.

16) Chiusa-Plan Val Gardena (chilometri 31,4):

chiusa all'esercizio il 29 maggio 1960 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 30 giugno 1959, n. 5867;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1962, n. 1265;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1958-1959: milioni 168,39.

17) Cuneo Gesso-Borgo San Dalmazzo (chilometri 12,1):

chiusa all'esercizio il 18 luglio 1960 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 4 maggio 1960, n. 5900;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 7 giugno 1961, n. 742;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1959-1960: milioni 85,91.

18) Ellera Corciano (Perugia)-Tavernelle Val Nestore (chilometri 21,2):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 4 agosto 1957, n. 2957, soppresso in data 24 luglio 1960 il solo servizio viaggiatori ed in data 30 gennaio 1963 anche il servizio merci;

soppressa la linea con decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1965, n. 675;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1959-1960: milioni 74,09.

19) Lonigo-Lonigo Città (Vicenza) (chilometri 4,9) (linea in concessione al Comune di Lonigo, esercitata dalle ferrovie dello Stato):

chiusa all'esercizio il 1° gennaio 1965 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 28 dicembre 1964, n. 4493;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1961-1962: milioni 32,15;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo di esercizio di milioni 7,88.

20) Piazza Armerina (Enna)-Caltagirone (Catania) (chilometri 35,6):

chiusa all'esercizio il 2 febbraio 1965 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 15 dicembre 1964, n. 4141;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1969, n. 571;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1959-1960: milioni 221,32;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 26,95.

21) Livorno centrale-Collesalveti (Livorno) (chilometri 16,7):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 25 maggio 1960, n. 6332, soppresso in data 27 aprile 1966, il servizio ferroviario viaggiatori sull'intera linea e quello merci sul tratto Guasticce (Livorno)-Collesalveti, mantenendo il servizio merci in regime di raccordo sul tratto Livorno-Guasticce;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 127,80;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 9,12 (l'autoservizio sostitutivo è stato esercitato dalle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1975; dal 1° gennaio 1976 è stato assunto nella propria competenza dalla regione Toscana).

22) Montebelluna-Susegana (Treviso) (chilometri 19):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1966, n. 3378, soppresso, in data 20 giugno 1966, il servizio ferroviario viaggiatori sull'intera linea ed il servizio merci sul tratto Montebelluna-Giavera (Treviso); mantenuto il servizio merci militare, in regime di raccordo, sul tratto Giavera-Susegana;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 60,87;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 25,55.

23) Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico (Brescia) (chilometri 9,6):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1966, n.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

3377, soppresso, in data 27 giugno 1966, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 112,99;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 25,55.

24) Siena-Buonconvento (Siena) (chilometri 29,1):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1966, n. 3379, soppresso, in data 7 luglio 1966 il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 159,7;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 45,62 (l'autoservizio sostitutivo è stato esercitato dalle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1975; dal 1° gennaio 1976 è stato assunto nella propria competenza dalla regione Toscana).

25) Busca-Dronero (Cuneo) (chilometri 12,5):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1966, n. 3375, soppresso, in data 12 luglio 1966, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 85,25;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 18,25.

26) Formia-Gaeta (Latina) (chilometri 8,9):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 26 luglio 1966 n. 5783, soppresso, in data 26 settembre 1966, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 108,14;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 27,37 (l'autoservizio sostitutivo è stato esercitato dalle ferrovie dello Stato fino al 31 ottobre 1976; dal 1° novembre 1976 è stato assunto nella propria competenza dalla regione Lazio).

27) Ostiglia (Mantova)-Legnago (Verona)-Grisignano di Zocco (Vicenza) (chilometri 67,4):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 4 luglio 1967, n. 11301, soppresso, in data 2 settembre 1967, il servizio ferroviario viaggiatori sull'intera linea e quello merci sul tratto Ostiglia-Legnago, già interrotto all'esercizio dal 1° ottobre 1966, per dissesti al ponte sul fiume Tanaro; mantenuto il servizio merci in regime di raccordo sul tratto Legnago-Grisignano di Zocco;

soppresso con decreto del Presidente della Repubblica 12 settembre 1972, n. 777, il tratto Ostiglia-Legnago;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 399,42;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato sul tratto Legnago-Grisignano di Zocco con costo annuo d'esercizio di milioni 71,17 (il traffico viaggiatori e merci tra Ostiglia e Legnago continua ad essere svolto per ferrovia, via Nogara).

28) Bricherasio (Torino)-Berge (Cuneo) (chilometri 11,7):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 10 maggio 1966, n. 3376, soppresso, in data 10 ottobre 1966, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni: 170,46;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 41,97.

29) Mercato San Severino (Salerno)-Salerno (chilometri 17,6):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 4 aprile 1967, n. 6717, soppresso, in data 13 maggio 1967, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1961-1962: milioni 258;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 51,10.

30) Pinzano-Casarsa (Pordenone) (chilometri 28,5) e Motta di Livenza (Treviso)-San Vito al Tagliamento (chilometri 26,8):

a seguito di autorizzazione rispettivamente con decreto ministeriale 4 luglio 1967, n. 11302 e decreto ministeriale 4 luglio 1967,

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

n. 11303, soppresso su entrambe le linee, in data 1° agosto, 1967, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: Pinzano-Casarsa milioni 172,80; Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento milioni 104,56;

istituiti autoservizi sostitutivi viaggiatori delle ferrovie dello Stato sulle relazioni Casarsa-Pinzano e Casarsa-San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza, con costo annuo d'esercizio di complessivi 52,19 milioni.

31) Foggia-Lucera città (Foggia) (chilometri 20):

a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 4 luglio 1967, n. 11299, soppresso, in data 5 ottobre 1967, il servizio ferroviario viaggiatori, mantenendo quello merci in regime di raccordo;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 275,05;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 102,86.

32) Dittaino-Piazza Armerina (Enna) (chilometri 35,6):

chiusa all'esercizio l'11 luglio 1971 a seguito di autorizzazione accordata con decreto ministeriale 15 dicembre 1964, n. 4141;

soppressa con decreto del Presidente della Repubblica 12 settembre 1972, n. 778;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1969: milioni 291,6;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 92,42.

33) Castelvetrano-Salaparuta Poggioreale (Trapani) (chilometri 28,6):

in applicazione del decreto ministeriale 1 marzo 1958, n. 4270, soppressi i servizi ferroviari sulla linea a seguito della sua interruzione in data 15 gennaio 1968 per gli eventi sismici, mantenendo in esercizio il solo tratto Partanna-Santa Ninfa (Trapani) per il servizio merci;

in data 16 agosto 1972 chiuso all'esercizio anche il tratto Partanna-Santa Ninfa;

soppressa l'intera linea con decreto del Presidente della Repubblica 11 ottobre 1972, n. 785;

spese per l'esercizio ferroviario sull'intera linea nell'esercizio 1967: milioni 203,59;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 53,50.

Oltre alle linee sopra elencate, sono state poste fuori esercizio, a seguito della loro interruzione per calamità naturali, le seguenti due linee, il cui ripristino richiederebbe ingenti spese non giustificate dall'attuale modesta utilità delle linee stesse:

a) Civitavecchia (Roma)-Capranica-Sutri (Viterbo) (chilometri 49):

interrotta per frana l'11 gennaio 1961; spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1959-1960: milioni 420,44;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 47,93 (l'autoservizio sostitutivo è stato esercitato dalle ferrovie dello Stato fino al 31 ottobre 1976; dal 1° novembre 1976 è stato assunto nella propria competenza della regione Lazio);

b) Treviso-Portogruaro (Venezia) (chilometri 52,4):

interrotta per alluvione il 4 novembre 1966;

spese per l'esercizio ferroviario nell'esercizio 1965: milioni 462,57;

istituito autoservizio sostitutivo viaggiatori delle ferrovie dello Stato con costo annuo d'esercizio di milioni 86,83.

Il Ministro: RUFFINI.

ASCARI RACCAGNI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se ritenga opportuno un intervento della sovrintendenza ai beni culturali di Ravenna presso il comune di Bagno di Romagna (Forlì), in merito ad ulteriori varianti che quel comune intenderebbe adottare al proprio piano regolatore generale per quanto riguarda i cosiddetti orti di San Pietro in Bagno, l'ex macello di Bagno ed altre zone del territorio.

Tali varianti — a parere dell'interrogante — arrecherebbero grave danno all'ambiente e al complesso dell'abitato, in quanto per gli orti di San Pietro, verrebbe consentita la edificazione su di una ampia fascia adiacente al fiume; per il macello verrebbe prevista una differente utilizzazione che altererebbe la morfologia dell'edificio seicentesco, mentre per le altre varianti si tratterebbe di modifiche che destano anche esse notevoli perplessità. (4-02333)

RISPOSTA. — La sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna, Ferrara e Forlì ha studiato e predisposto uno schema di vincolo paesistico (ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497) su zone del comune di Bagno di Romagna, quali l'antico centro di San Piero in Bagno di Romagna e la zona panoramica collinare adiacente al santuario della Madonna di Corzano.

Per quanto riguarda la zona orti di San Pietro, nell'ambito di San Piero in Bagno, la sovrintendenza non ha ravvisato la necessità di imposizione di vincoli ai sensi della legge n. 1497 del 1939 in quanto, dopo attenta disamina degli elementi offerti dai luoghi, ha dovuto constatare che si tratta di area priva di un apprezzabile significato paesistico, destinata dal vigente piano regolatore generale ad attrezzature comuni, e strettamente adiacente a zone artigianali-industriali e di espansione, già in parte realizzate e che hanno notevolmente modificato l'ambiente circostante il fiume Savio.

Invece, il citato vincolo paesistico proposto dalla sovrintendenza sul centro storico di San Piero in Bagno e sulla zona adiacente al santuario della Madonna di Corzano, in base ad uno scrupoloso esame della situazione di fatto e delle previsioni di piano regolatore, è volto ad assicurare l'indispensabile salvaguardia di quelle due zone.

Circa l'edificio dell'ex macello di Bagno di Romagna, risulta alla sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna che il comune ha redatto un progetto di lavori di consolidamento statico, restauro conservativo e per limitate modifiche interne, lasciando inalterati i caratteri e le strutture dell'antico edificio e prevedendo l'installazione solo di alcuni servizi.

Infatti, detto progetto è attualmente all'esame della sovrintendenza che, se lo approverà, ne seguirà i lavori a norma di legge.

Con riferimento alle altre varianti di piano regolatore generale, questa Amministrazione non è a conoscenza di tali fatti.

Del resto, con l'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, che ha trasferito alle Regioni a statuto ordinario le funzioni amministrative statali in materia di urbanistica, un controllo preventivo sugli strumenti urbanistici, che precedentemente era demandato ai sensi della legge 6 agosto 1967, n. 765 alle sovrintendenze competenti per

territorio, risulta ora impossibile da attuare per l'enorme dispersione di tempo occorrente e anche per le numerosissime varianti di piani e, oltre tutto, perché al di fuori comunque dei compiti istituzionali delle sovrintendenze stesse.

Queste, come nel caso in questione, non possono quindi che intervenire, nelle zone di valore artistico-storico e paesaggistico effettivamente minacciate, con quegli strumenti e quelle modalità che la vigente normativa in materia rendono possibili.

Il Ministro: PEDINI.

CIUFFINI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere quale tipo di ricerche conducesse lo yacht Irsamare, matricola Roma 1163-D, recante la dicitura Consiglio nazionale delle ricerche, nella settimana di ferragosto 1976 in partenza dall'attracco del porto di Chiaionella isola di Procida (Napoli).

Per quale motivo la scritta Consiglio nazionale delle ricerche veniva cancellata dopo un giorno di permanenza nel suddetto porto. Per quale motivo, inoltre, il CNR usi una così lussuosa imbarcazione quale lo yacht Irsamare per le sue ricerche e quale sia il costo d'esercizio del medesimo. Quali ricerche, infine, siano state a tutt'oggi svolte con la predetta imbarcazione e di quale utilità. (4-01066).

RISPOSTA. — La pilotina denominata Irsamare del Consiglio nazionale delle ricerche, assegnata all'istituto di ricerca sulle acque, a quanto riferito dal CNR, interpellato al riguardo, si trovava nel porticciolo di Chiaionella dell'isola di Procida nella settimana di ferragosto 1976, ove l'equipaggio provvedeva all'esecuzione di minuti lavori di manutenzione e pittura. È perciò che la scritta Consiglio nazionale delle ricerche, a lettere di plastica fissate su lastra pure di plastica, rimovibile, era stata asportata per provvedere al rinfresco della verniciatura.

La pilotina non è assolutamente imbarcazione di lusso, come è possibile rilevare dall'esame delle sue componenti e del suo arredo. Essa è dotata di strumentazione scientifica-oceanografica e dell'arredo sufficiente a rendere decorosa e confortevole la permanenza dei ricercatori a bordo.

L'imbarcazione è impiegata dall'Istituto di ricerca sulle acque nello studio degli effetti inquinanti a mare prodotti dall'efflus-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

so del Tevere. Si tratta di argomento di rilevante interesse scientifico e sociale. I risultati degli studi sono infatti trasferibili a numerose situazioni simili del paese e investono il grave problema dell'inquinamento costiero e d'altura nel Mediterraneo.

L'impiego dell'imbarcazione Irsamare è iniziato circa un anno fa per crociere costiere i cui risultati sono a disposizione di chiunque ne abbia interesse presso l'Istituto di ricerca sulle acque.

Il costo di esercizio comprende quello di due persone di equipaggio, del combustibile e di usuale manutenzione. Ad oggi tali costi sono stati del seguente ordini di grandezza:

equipaggio lire/mese un milione 400 mila;
bollo e tasse lire/mese 37 mila;
combustibile lire/mese 98 mila;
rimessaggio e energia lire/mese 85 mila;
manutenzione ordinaria lire/mese 230 mila;
totale lire/mese un milione 850 mila.

Il Ministro: PEDINI

COSTA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quanto gli risulti e i provvedimenti presi relativamente ai gravi danni che periodicamente vengono arrecati agli stabili e alle popolazioni del comune di Villanova Mondovì e zone limitrofe (Cuneo), in conseguenza delle esercitazioni di tiro che unità di artiglieria dell'esercito svolgono annualmente nella zona.

Se il ministro ritiene doveroso rivedere, aggiornandole al continuo mutare delle condizioni ambientali, le disposizioni che regolano la delicata materia per evitare il ripetersi di incresciosi e pericolosi incidenti che destano allarme e malumore nella popolazione interessata, anche perché i danni risarciti agli aventi diritto, vengono effettuati con notevole ritardo. (4-02481)

RISPOSTA. — Non risulta che nei territori del comune di Villanova Mondovì e zone limitrofe, interessati fino allo scorso anno alle esercitazioni militari svolte nel poligono occasionale di Monte Besimauda, si siano verificati gravi danni.

Comunque, per venire incontro alle richieste degli enti locali, è stato disposto che nel corrente anno il poligono non sia utilizzato.

Il Ministro: LATTANZIO.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se, di fronte alla contorta e imbarazzata giustificazione del Ministero della sanità sui coloranti artificiali giudicati pericolosi ma lasciati in circolazione fino ad esaurimento delle scorte, ritenga opportuno di impedire subito l'uso di prodotti di cui, per lo meno, non è sicura l'innocuità. (4-00623)

RISPOSTA. — Con il decreto ministeriale 3 settembre 1976, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 settembre 1976, n. 249, sono stati cancellati alcuni coloranti dall'elenco di quelli ammessi per la colorazione delle sostanze alimentari, delle carte e degli imballaggi di sostanze alimentari, nonché degli oggetti di uso personale e domestico.

Il provvedimento è stato adottato, sentito il consiglio superiore di sanità, a modifica del precedente decreto ministeriale 22 dicembre 1967, e successive modificazioni, che disciplina la materia ai sensi dell'articolo 10 della legge 30 aprile 1962, n. 283.

Con il citato decreto ministeriale 3 settembre 1976 è stata recepita nel nostro ordinamento la direttiva comunitaria del 6 aprile 1976, n. 76/399/CEE, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* della Comunità europea del 26 aprile 1976, n. L/108/19 (che si unisce in copia).

Presupposto dell'iniziativa comunitaria (della quale il nostro paese è stato uno dei promotori) è che dal momento della adozione della direttiva base in materia, e cioè dal 23 ottobre 1962, i metodi dell'esame tossicologico dei coloranti e, più particolarmente, la valutazione e l'interpretazione dei dati biologici e chimici, hanno compiuto progressi considerevoli e che, conseguentemente, le prove di innocuità, in base alle quali alcuni coloranti erano stati prima ammessi, non possono ritenersi più sufficienti. In altri termini, essendo fondata la normativa comunitaria sul principio della cosiddetta lista positiva (sono ammessi solo i coloranti compresi nella lista), si consente la permanenza nella lista stessa solo delle sostanze coloranti per le quali, in base alle cognizioni scientifiche più aggiornate ed alle varie sperimentazioni tossicologiche, acquisite anche in campo internazionale, risulti escluso il rischio di nocività per la salute umana.

In effetti, le più recenti acquisizioni scientifiche in materia sono attentamente e sistematicamente vagliate ed approfondite

annualmente dal comitato FAO e Organizzazione mondiale della sanità.

Detto comitato provvede, conseguentemente, a classificare i coloranti in diverse categorie a seconda delle rispettive garanzie per la salute umana.

Inoltre, in base ai dati scientifici di volta in volta disponibili per ciascun colorante, determina anche la cosiddetta DGA (dose giornaliera accettabile dall'uomo).

È sulla base di tale chiarimento degli effettivi termini in cui si pone la questione che va considerata la direttiva CEE 6 aprile 1976, che ha previsto il divieto di alcuni coloranti, e cioè di quelli di cui la decreto ministeriale 3 settembre 1976, stabilendo un duplice termine: dal 1° gennaio 1977, per effetto della cancellazione dall'elenco, i coloranti vietati non potranno essere più impiegati nella preparazione degli alimenti; dal 1° gennaio 1978, non potranno essere più commercializzati i prodotti colorati con le sostanze vietate.

Il recepimento di una direttiva comunitaria comporta l'obbligo per gli Stati membri di rispettarla nella sua interezza, osservando quindi anche i termini di applicazione in essa eventualmente indicati, senza di che si determinerebbero inevitabilmente quegli ostacoli agli scambi infracomunitari di beni e servizi, che l'armonizzazione delle legislazioni dei paesi membri attraverso le direttive e i regolamenti, tende invece ad evitare.

Una autonoma iniziativa da parte di un singolo Stato è sempre possibile, attraverso il ricorso alla cosiddetta clausola di salvaguardia, quando vi sia pericolo per la salute pubblica, ma occorre in questo caso fornire contemporaneamente alla Comunità la dimostrazione della nocività della sostanza che viene vietata, dimostrazione che, allo stato delle conoscenze, non sarebbe possibile fornire per i coloranti in questione.

Il decreto ministeriale 3 settembre 1976, pertanto, risulta in armonia con le direttive comunitarie.

Comunque, per quanto attiene al profilo generale dell'impiego alimentare dei coloranti, si può utilmente rinviare alle ampie dichiarazioni rese sull'argomento dal rappresentante di questo Ministero al Senato, il 10 maggio scorso, in risposta all'interpellanza n. 2-00094 del senatore Fabbri.

In particolare, è opportuno porre in evidenza che dal parere espresso nella seduta del 4 maggio 1977 dal Consiglio superiore di sanità, cui era stato demandato l'esame

aggiornato dell'intera problematica, sono emerse alcune indicazioni di immediato interesse. Il Consiglio stesso, infatti, ha dato atto che sotto il profilo scientifico non risulta oggi possibile acquisire prove assolute e definitive dell'innocuità di una determinata sostanza, giacché ogni dimostrazione deve considerarsi inevitabilmente relativa allo stato delle conoscenze e delle metodologie impiegate.

A tal riguardo, perciò, l'Amministrazione sanitaria non può che fondare il proprio giudizio di innocuità sul più ampio grado di informazioni scientifiche disponibili e aggiornarlo costantemente con le nuove acquisizioni.

In tal senso, in stretto collegamento con gli indirizzi comunitari, questa Amministrazione provvederà a compilare un elenco degli alimenti per i quali sarà esclusa la colorazione, rendendo contemporaneamente ancora più rigorosi i criteri previsti per la eventuale colorazione dei prodotti di abituale consumo infantile ed integrando la normativa vigente con la prescrizione delle dosi massime di coloranti complessivamente ammissibili per le varie sostanze.

D'altra parte, proprio per un miglior conseguimento del massimo possibile aggiornamento teorico-scientifico in materia, è stato accolto l'auspicio in tal senso formulato dal Consiglio superiore di sanità, costituendo, presso il centro studi di questo Ministero, un'apposita commissione di esperti, fra i quali alcuni dei massimi ricercatori del settore, per la valutazione del potere mutageno e/o cancerogeno dei composti chimici anche allo scopo di formulare le opportune proposte in sede CEE.

Tale commissione, che dovrà espletare il suo mandato nel termine di sei mesi dalla data di insediamento e che ha già iniziato attivamente il suo lavoro, secondo un concreto programma e calendario, assolverà in particolare le seguenti funzioni: definire la metodologia per i *tests* di mutagenesi e cancerogenesi, valutandone l'attendibilità e la significatività; definire i criteri-guida scientifici per la immissione al consumo di nuovi composti chimici, in relazione alla loro azione mutagena e/o cancerogena diretta o indiretta; definire i criteri-guida scientifici in ordine alla limitazione o abolizione dell'impiego di prodotti già presenti sul mercato, in relazione alla loro azione mutagena e/o cancerogena diretta o indiretta.

Il Ministro: DAL FALCO.

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 6 aprile 1976

recante quinta modifica della direttiva del Consiglio del 23 ottobre 1962 relativa al ravvicinamento delle regolamentazioni degli Stati membri sulle sostanze coloranti che possono essere impiegate nei prodotti destinati all'alimentazione umana

(76/399/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che la direttiva del Consiglio del 23 ottobre 1962 relativa al ravvicinamento delle regolamentazioni degli Stati membri sulle sostanze coloranti che possono essere impiegate nei prodotti destinati all'alimentazione umana ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 70/358/CEE ⁽⁴⁾, contiene un elenco comune di sostanze coloranti;

considerando che dall'adozione della direttiva succitata, i metodi d'esame tossicologico degli additivi alimentari e, più particolarmente, la valutazione e l'interpretazione dei dati biologici e chimici hanno compiuto progressi considerevoli;

(1) *Gazzetta ufficiale* n. C 79 del 5 aprile 1976, pag. 46.

(2) *Gazzetta ufficiale* n. C 50 del 4 marzo 1976, pag. 8.

(3) *Gazzetta ufficiale* n. 115 dell'11 novembre 1962, pag. 2645/62.

(4) *Gazzetta ufficiale* n. L 157 del 18 luglio 1970, pag. 36.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

considerando che, in base alle esigenze attuali di innocuità dei coloranti risulta che non è più possibile autorizzare l'impiego negli alimenti di alcuni tra questi coloranti;

considerando che il divieto di tali sostanze deve essere posto in atto in modo da tutelare la sanità pubblica, evitando al tempo stesso, per quanto possibile, eventuali perturbazioni di carattere tecnologico ed economico,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Gli allegati I e III della direttiva del 23 ottobre 1962 sono così modificati:

Le seguenti sostanze coloranti sono soppresse in data 1° gennaio 1977:

- E 103 Crisoina S,
- E 105 Giallo solido,
- E 111 Arancio GGN,
- E 127 Oricello, orceina,
- E 125 Scarlatto GN,
- E 126 Ponceau 6 R,
- E 130 Blu antrachinone (blu d'indantrene RS),
- E 152 Nero 7984,
- E 181 Terra d'ombra bruciata.

2. A decorrere dal 1° gennaio 1978, la commercializzazione dei prodotti destinati all'alimentazione umana contenenti una o più sostanze coloranti elencate al paragrafo 1 è vietata.

Articolo 2

Gli Stati membri autorizzati a vietare sino al 31 dicembre 1975 l'impiego, nei prodotti destinati all'alimentazione umana, di una o di più sostanze coloranti elencate all'articolo 1, paragrafo 1, possono mantenere codesto divieto anche oltre tale data.

Articolo 3

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per conformarsi alle disposizioni della presente direttiva entro le data fissate all'articolo 1 e ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.
Fatto a Lussemburgo, addì 6 aprile 1976.

Per il Consiglio
Il Presidente
J. HAMILIUS

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI I — SEDUTA DEL 5 LUGLIO 1977

D'ALESSIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se siano allo studio norme per perequare il trattamento economico degli allievi ufficiali della accademia di sanità militare con quella degli allievi delle altre accademie per consentire agli allievi ufficiali medici — per i quali il grado di sottotenente è connesso con il conseguimento della laurea — una progressione economica che assicuri, a parità di anni di servizi svolti positivamente per il completamento del ciclo di studi professionali, parità di trattamento economico tra il ruolo medico e quello degli altri tecnici. (4-02500)

RISPOSTA. — Si chiarisce che i giovani dell'accademia di sanità militare interforze rivestono la qualifica di allievi per i primi due anni di corso e all'inizio del terzo conseguono quella di aspirante ufficiale, conservandola per tutta la durata del corso di studi. Ad abilitazione conseguita e superati gli esami delle materie militari, sono nominati tenenti medici (non sottotenenti) e, dopo aver frequentato con esito favorevole un corso applicativo di sei mesi, promossi capitani.

Il trattamento economico degli allievi è uguale a quello corrisposto nelle altre accademie militari; per gli aspiranti ufficiali provvede il disegno di legge n. 444, attualmente all'esame della Commissione difesa del Senato, tendente ad attribuire il trattamento economico iniziale del sottotenente o guardiamarina in servizio permanente.

Il Ministro: LATTANZIO.

IANNIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere le ragioni per cui a distanza di cinque anni il combinato disposto degli articoli 22 (nomina a primo dirigente) e 23 (corsi di formazione dirigenziale) del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, non ha trovato ancora applicazione. L'articolo 22, si rammenta, del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 748, prevede che la nomina a primo dirigente si consegua mediante corsi di formazione dirigenziale, con esami finali, ai quali sono ammessi, secondo precisi criteri ed in relazione alle disponibilità di posti presso le singole amministrazioni, tutti gli impiegati direttivi con qualifica non inferiore a direttore di sezione che hanno cinque anni di effettivo complessivo servizio in qualifi-

che superiori a quella di consigliere. Ed il successivo articolo 23, poi, oltre a stabilire le modalità del citato corso di formazione, rimanda, nell'ultimo comma, ad un regolamento, da emanare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, la fissazione del programma delle discipline di insegnamento e di esame del corso stesso.

Si chiede ancora di conoscere se sia vero che alcuni direttori aggiunti di divisione — constatato che il richiesto regolamento di cui all'articolo 23 non ha ancora avuto le necessarie approvazioni per dare inizio ai corsi — sono stati costretti a diffidare la Presidenza del Consiglio affinché vi provvedesse al fine di realizzare l'istituto normativo in parola; e se la stessa Presidenza il 7 luglio 1976 ha risposto che i corsi di formazione in questione non hanno ancora avuto inizio per difficoltà organizzative pur conoscendo che da tempo è stata trovata idonea soluzione al problema in questione per il solo personale della pubblica istruzione, dei trasporti, di grazia e giustizia, e dei beni culturali e ambientali, rispettivamente, con leggi 1° novembre 1972, n. 625; 17 agosto 1974, n. 396; 26 luglio 1975, n. 154, e con decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1975, n. 805. Norme queste ultime che non hanno mancato di ulteriormente aggravare le sperequazioni retributive esistenti.

Si chiede infine, in presenza delle crescenti disfunzioni che si stanno verificando nelle branche dell'Amministrazione in conseguenza di uffici rimasti senza idonea direzione, quali urgenti provvedimenti si intendano adottare in relazione sia al dovere di assicurare il buon andamento degli uffici sia all'esigenza di salvaguardare i diritti riconosciuti dalla legge al personale interessato. (4-02509)

RISPOSTA. — Si comunica che non è stato finora possibile dare attuazione agli articoli 22 e 23 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, concernenti i corsi di formazione dirigenziale e la nomina a primo dirigente, a causa delle difficoltà insorte nel procedimento per l'emanazione del regolamento, previsto dal citato articolo 23, sulle discipline d'insegnamento e di esame dei corsi, nonché del regolamento generale di esecuzione per la scuola superiore della pubblica amministrazione approvato nell'ultima riunione del Consiglio dei ministri.

Acquisiti recentemente tutti i pareri prescritti (del comitato direttivo della scuola superiore, del Consiglio superiore della pubblica amministrazione, del Consiglio di Stato), si è provveduto a richiedere alle amministrazioni ed alle aziende autonome dello Stato i dati relativi ai posti di primo dirigente, che si prevedono vacanti nel periodo 1° gennaio 1977-30 giugno 1979, ai fini della emanazione del bando di concorso per titoli di servizio per l'ammissione al primo concorso di formazione dirigenziale.

Per quanto riguarda le diffide di alcuni direttori aggiunti di divisione alla Presidenza del Consiglio dei ministri, notificate nell'estate del 1976 ed anche recentemente, nonché le risposte della stessa Presidenza del Consiglio, si confermano i fatti e le circostanze citati dall'interrogante, osservando, tuttavia, che le soluzioni adottate in precedenza per il personale della pubblica istruzione, dei trasporti, di grazia e giustizia e dei beni culturali costituiscono altrettante deroghe alla disciplina generale dell'accesso alle qualifiche dirigenziali, giustificate soltanto, in via transitoria, in presenza di particolari situazioni di quelle amministrazioni.

Considerato, per altro, che il lungo periodo di tempo finora trascorso per l'attuazione della disciplina generale ha determinato situazioni analoghe nelle restanti amministrazioni statali è stato già presentato apposito disegno di legge il 15 novembre 1976 (Atto Camera 765) che prevede, in via transitoria, un procedimento abbreviato per il conferimento della qualifica di primo dirigente.

Per tale disegno di legge, con cui si propone un esame speciale in sostituzione del corso di formazione dirigenziale, è stata recentemente sollecitata dal Governo l'iscrizione all'ordine del giorno della I Commissione della Camera dei Deputati.

Pertanto, se le iniziative in corso avranno l'esito previsto sarà possibile normalizzare in un tempo ragionevole la situazione delle amministrazioni, soddisfacendo contemporaneamente le aspettative dei funzionari interessati.

Il Sottosegretario di Stato: BRESSANI.

LOMBARDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza che nelle ultime settimane è diventato im-

praticabile il ponte Barca sul fiume Simeto in territorio di Paternò (Catania), e ciò in seguito al cedimento di alcuni pilastri di sostegno.

Tale fatto determina l'isolamento di una zona vastissima a coltura intensiva, agrumeti e frutteti, e costringe i cittadini a giri di circumvallazione assai lunghi e dispendiosi. Tutta la zona è praticamente isolata.

L'interrogante chiede altresì quali provvedimenti urgenti di finanziamento il ministro intende adottare per consentire all'amministrazione provinciale di Catania di intervenire prontamente, per la riparazione, se possibile, e per la ricostruzione definitiva del ponte medesimo. (4-02429)

RISPOSTA. — Gli eventi di piena del fiume Simeto verificatisi lungo tutto l'arco della decorsa stagione autunno-invernale hanno provocato, tra l'altro, lo scalzamento delle fondazioni della prima pila — lato Paternò — del cosiddetto ponte Barca che consente l'attraversamento del fiume con la strada provinciale n. 24 Paternò-Gerbini, ed il dissesto di una parte dell'impalcato del ponte medesimo.

A cura dell'amministrazione provinciale di Catania è stato interrotto il traffico su detta arteria che, oltre a servire una vastissima plaga intensamente coltivata, collega numerosi centri agricoli e comuni della provincia.

Per la riparazione del manufatto e per la sistemazione dell'asta fluviale nell'interno del ponte il provveditorato alle opere pubbliche per la Sicilia ha già autorizzato l'impegno di parte delle somme comprese nel programma di sistemazione opere idrauliche per il corrente esercizio, capitolo 7701.

All'uopo è in corso di approntamento la relativa perizia di spesa mentre sono in avanzata fase di realizzazione, a mezzo della stessa impresa che in atto conduce nella zona i lavori di sistemazione del corso d'acqua, le opere di consolidamento della fondazione dissestata, eseguite le quali si provvederà al riattamento del manufatto.

Si prevede, comunque, che l'arteria sarà riaperta al traffico entro il corrente mese di giugno, almeno per gli automezzi leggeri.

Il Sottosegretario di Stato: LAFORGIA.

LUCCHESI. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e della marina mercantile.* — Per conoscere se siano a conoscenza di quanto sta avvenendo nella frazione Torre del Lago del comune di Viareggio (Lucca) ad opera della società di speculazione edilizia Lago-Mare.

Detta società, nel bel mezzo del previsto parco Migliarino-San Rossore (Pisa) ed all'interno della già protetta macchia naturale lucchese, sembra abbia ripreso a costruire con un ritmo intenso.

L'interrogante desidera conoscere in base a quali ragioni la sovrintendenza ai monumenti consenta le costruzioni di cui sopra, mentre sembrava si andasse nella direzione dell'abbattimento degli edifici già terminati. Si ebbe comunque notizia dalla stampa, a suo tempo, che non si sarebbe consentita la costruzione di nuovi manufatti.

L'inversione di tendenza, oltre che inspiegabile (se non in relazione al mutato colore della amministrazione comunale di Viareggio) ha suscitato vivo malumore nella zona in quanto si pone quale momento di ulteriore degradazione dell'ambiente (per altro già abbondantemente compromesso).

Al Ministro della marina mercantile si domanda, infine, se risultino avanzate dalla predetta società Lago-Mare o singolarmente da alcuno degli azionisti della società di cui trattasi, domande intese ad usufruire della spiaggia demaniale antistante il complesso immobiliare e quale seguito abbiano avuto tali domande. (4-01847)

RISPOSTA. — La lottizzazione Lago-Mare, che si estende in una zona pinetata del comune di Viareggio, frazione Torre del Lago, a confine con la provincia di Pisa, separata dal comprensorio boschivo detto macchia lucchese dal viale Kennedy, fu approvata dalla sovrintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Pisa il 15 novembre 1960; una successiva variante venne ammessa il 24 gennaio 1964.

Sulla base di tali pareri favorevoli, la sovrintendenza ha rilasciato negli anni successivi nulla-osta sia alla costruzione di ville in singoli lotti, sia al centro di zona, sia ai complessi alberghieri, così come previsto anche nelle convenzioni fra il comune di Viareggio e la società Lago-Mare del 31 luglio 1963.

Per quanto concerne i lavori in corso nel parco Migliarino, ai quali fa riferi-

mento l'interrogante, si precisa che essi riguardano il completamento di uno dei due insediamenti alberghieri, che hanno ottenuto il competente nulla-osta da parte della sovrintendenza l'uno nel 1967 e l'altro nel 1970, con variante approvata per ciascuno dei due nel 1974.

Detti lavori furono anche approvati con licenza edilizia comunale n. 32 del 1° febbraio 1971, poco prima del decreto ministeriale 8 luglio 1971, che ha approvato il piano regolatore generale del comune di Viareggio.

A questo proposito è stato fatto presente proprio dal sindaco di Viareggio che la lottizzazione in argomento con il predetto decreto è stata bloccata e stralciata e che da allora non è stata rilasciata nessun'altra licenza nella zona.

Con riferimento alle richieste di usufruire della spiaggia, avanzate dalla società Lago-Mare, questo Ministero precisa, per quanto di sua competenza, che sono stati rilasciati pareri favorevoli, da parte della sovrintendenza, a lavori di sola ristrutturazione, nel rispetto della volumetria acquisita da anni, nell'ambito di due stabilimenti balneari della predetta società in località Marina Torre del Lago, allineati ai numerosi altri esistenti.

La predetta società infatti ha in godimento, in località Torre del Lago, una zona demaniale marittima estesa di metri quadrati 2.420, su parte della quale insiste uno stabilimento balneare pubblico, denominato Gabbiano, costituito da 14 cabine.

Tale concessione, risalente al 1° gennaio 1962, è disciplinata a mezzo di licenza annuale, per la quale venne espletata a suo tempo l'istruttoria prescritta dal regolamento al codice della navigazione.

Non risultano assentite alla predetta società, il cui complesso immobiliare non insiste su area demaniale marittima, altre concessioni demaniali marittime, come pure non risultano presentate presso la competente autorità marittima istanze di concessioni demaniali in detta zona da parte della stessa società.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: PEDINI.

MATRONE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se e quando dal detto Ministero, a mezzo dei competenti organi (direzione di artiglieria e genio militare),

sarà provveduto a demolire i resti murati del vetusto edificio demaniale tuttora inseriti nel muro di cinta dello spelettificio dell'esercito di Torre Annunziata (Napoli), come più volte ne fu fatta richiesta dall'amministrazione comunale di Torre Annunziata.

La persistenza di detti resti - inutili e dannosi - oltre a costituire pericolo per la pubblica incolumità (igienica e statica) nonché per l'ingente traffico veicolare - in quanto invadono la sede stradale (via Sepoleri, 5) - è indecorosa non solo per detto stabilimento militare, ma anche e soprattutto per la contiguità e la vista degli scavi archeologici della città antica di Oplonti, i quali - essendo in corso di diffusa e vasta ricerca ad opera e spesa dello Stato, della

cassa per il Mezzogiorno, della Regione e del comune, con impiego notevole di manodopera di lavoratori disoccupati - richiamano da tutto il mondo numerose correnti di studiosi ed ammiratori nazionali ed esteri. (4-00593)

RISPOSTA. — Sul problema di demolire i resti murati inseriti nel muro di cinta dello spelettificio dell'esercito di Torre Annunziata sono in corso contatti tra la direzione lavori genio di Napoli e l'amministrazione comunale di Torre Annunziata.

Il Ministro: LATTANZIO.