

120.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

### INDICE

	PAG.		PAG.
AGOSTINACCHIO: Per un intervento volto ad evitare il declassamento della stazione ferroviaria di Trani (Bari) (4-12650) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7957	ASTORI: Su eventuali riduzioni degli interventi previsti dal piano integrativo delle ferrovie dello Stato su alcune linee ferroviarie del Piemonte (4-10659) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7961
ALAGNA: Per un intervento volto a salvaguardare le esportazioni di uva Italia negli USA, minacciata dal notevole incremento delle tariffe del trasporto aereo (4-10796) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7957	BARACETTI: Sul giudizio del Governo in merito alle numerose manifestazioni promosse da associazioni di destra nella città di Trieste ed al documento presentato dalle associazioni facenti parte del comitato per la difesa della resistenza (4-11896) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7962
ALASIA: Sui motivi per i quali alcuni comandi militari non applicano nel modo dovuto le disposizioni riguardanti gli onori militari ai caduti qualificati <i>ex combattenti</i> (4-12002) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7958	BATTISTUZZI: Sulla mancata consegna alle imprese dei beni oggetto di sequestro penale annullato senza rinvio dalla Corte di cassazione il 26 febbraio 1986 nel procedimento numero 5956/85 A, pendente dinanzi al tribunale di Roma (4-14342) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	7965
ALIBRANDI: Per la tutela della cinta muraria del comune di Alife (Caserta) (4-10108) (risponde GULLOTTI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	7959	CARADONNA: Per un intervento volto a compensare il mancato incremento dei fondi assegnati alla difesa per il 1986 (4-12725) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7965
ALOI: Per la concessione della pensione di guerra alla signora Nina Gatto vedova del sottocapo cannoniere Giuseppe Barcella di Reggio Calabria (4-14929) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7959		

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

	PAG.		PAG.
CONTU: Per la definizione della pratica di pensione di guerra a favore di Sebastiano Cadoni, nato a Zeddiani (Oristano) (4-13996) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7965	vato ed autonomo, per poter usufruire delle agevolazioni previste dalla legge n. 140 del 1985 (4-14885) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7971
CUOJATI: Sullo stato della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi relativa a Maria Frigeri, ex dipendente del comune di Talamona (Sondrio) (4-12611) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7966	FIORI: Per la revoca del provvedimento di soppressione della tratta ferroviaria Roccasecca-Sora (Frosinone)-Avezzano (L'Aquila) (4-12243) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7972
DARDINI: Per una relazione al Parlamento sulle misure che si intendono adottare a seguito delle proposte formulate per la prevenzione antisismica in Garfagnana (Lucca) (4-12503) (risponde ZAMBERLETTI, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i> ).	7966	FIORI: Per un intervento volto a garantire il funzionamento del servizio di ristoro militare, realizzato per dare assistenza ai militari delle tre armi in transito alla stazione Termini di Roma, anche durante i lavori di manutenzione (4-13843) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7974
DE GREGORIO: Sullo stato del procedimento in atto presso il tribunale di Potenza contro Angelo Salinardi (4-15051) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	7969	FITTANTE: Per un intervento volto a porre fine alle cause che provocano le continue agitazioni del personale dell'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro) (4-14383) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7974
DEL DONNO: Sullo stato del ricorso presentato da Francesco Rubino di Noicattaro (Bari) per ottenere il riconoscimento dell'invalidità contratta durante il servizio militare (4-12927) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7969	FORNER: Per la predisposizione di controlli in merito all'operazione di riesumazione delle salme dei soldati caduti nelle guerre 1914-1918 e 1939-1945 condotta dal commissariato generale onoranze caduti in guerra su richiesta delle autorità austriache (4-11199) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7975
DI RE: Sulle iniziative che si intendono adottare per assicurare il mantenimento, l'ammodernamento ed il potenziamento della linea ferroviaria Sacile-Pinzano (Pordenone)-Gemona (Udine) (4-11981) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7970	GASPAROTTO: Per l'avvio di un'indagine conoscitiva sulla gestione dei servizi e sulle condizioni igienico-ambientali delle caserme del Friuli e del Veneto, con particolare riferimento a quanto denunciato da un folto gruppo di sottufficiali della caserma Trieste di Casarza della Delizia (Pordenone) (4-14393) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7976
DUJANY: Per una sollecita consegna da parte dei distretti militari dei fogli matricolari richiesti dagli ex combattenti, già dipendenti del settore pri-		GASPAROTTO: Per un intervento volto a verificare le condizioni di vita al-	

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

	PAG.	PAG.	
l'interno della caserma di Sequals (Pordenone) (4-14398) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7977	tivi alla vicenda del cosiddetto tabulato dei cinquecento, anche in relazione alle indagini sulla morte di Michele Sindona (4-14499) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	7984
GUARRA: Sui motivi del mancato riconoscimento dell'equo indennizzo a favore dell'ex appuntato dei carabinieri Modestino Barbarisi (4-13398) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7978	MATTEOLI: Sui motivi che ritardano la definizione della domanda presentata da Rolando Landi alla direzione delle pensioni del Ministero della difesa, relativa alla morte del figlio (4-10426) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7984
LA RUSSA: Per un intervento volto a predisporre misure di controllo sulla circolazione di sostanze stupefacenti nelle caserme (4-10980) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	7978	MATTEOLI: Sul giudizio del Governo in ordine alla partecipazione al dibattito svoltosi a Firenze per la presentazione del libro <i>Eversione di destra, terrorismo, stragi</i> dei magistrati che hanno collaborato al libro suddetto, tuttora impegnati in istruttorie per fatti connessi all'oggetto della conferenza (4-14315) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	7985
LA RUSSA: Per la sollecita ricongiunzione dei periodi assicurativi richiesta, ai sensi della legge n. 29 del 1979, dai signori Nicola Del Casale, Sergio Ferrari, Maria Grazia Nasi, Emilio Negretti, Franca Scagnol, Dario Zanizato, dipendenti del comune di Milano (4-14159) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7979	MEMMI: Per la tutela del patrimonio culturale della grotta Romanelli, sita a Castro (Lecce) (4-11963) (risponde GULLOTTI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	7985
LOMBARDO: Sulla ventilata soppressione della linea ferroviaria Motta Sant'Anastasia (Catania)-Regalbuto (Enna) (4-12000) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7980	NICOTRA: Sui motivi in base ai quali non si è ritenuto di disporre la copertura, in vari uffici giudiziari di Catania, di alcuni posti di direttore di sezione di cancelleria con i neofunzionari in servizio presso il tribunale di Siracusa (4-10165) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	7986
LOPS: Per la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi in favore di Rosa Lops di Corato (Bari) (4-15429) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7982	NICOTRA: Per un intervento volto a sollecitare la stipula della convenzione per l'affidamento della gestione dell'aeroporto di Catania all'ASAC (4-11167) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7986
MANCUSO: Sulla mancata definizione della pratica di reversibilità della pensione di guerra a favore di Grazia Fiorenza, vedova di Gaetano Biondi di Centuripe (Enna) (4-10224) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7982	NICOTRA: Per un intervento volto a riesaminare l'opportunità del manteni-	
MANNA: Per un intervento volto a riesaminare i fascicoli processuali rela-			

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

PAG.	PAG.
mento delle servitù militari esistenti nel territorio di Melilli e Priolo Gargallo (Siracusa) (4-14176) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ). 7987	entina (Ravenna) e sui tempi previsti per il completamento degli stessi (4-14996) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ). 7993
NICOTRA: Per sottoporre alla ratifica del Parlamento i trattati stipulati con la Thailandia e con altri paesi stranieri tendenti a consentire che i detenuti scontino la pena nei paesi di origine (4-15389) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ). 7988	PAZZAGLIA: Per la sollecita realizzazione dei lavori di completamento del nuovo tracciato della strada che collega Siniscola (Nuoro) ad Olbia (Sassari) (4-08692) (risponde NICOLAZZI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> ). 7994
PALMIERI: Per la sospensione della decisione concernente la soppressione della linea ferroviaria Venezia-Bassano, Bassano-Trento e Vicenza-Schio (4-10994) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ). 7988	PEDRAZZI CIPOLLA: Per una sollecita definizione della pratica di pensione di guerra intestata alla signora Natalina Bertolotti vedova Grecchi, residente a Cassina de' Pecchi (Milano) (4-15056) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7995
PARLATO: Sulla ristrutturazione della facciata ottocentesca del palazzo che ospita la stazione della funicolare di Chiaia in via Parco Margherita a Napoli (4-05927) (risponde GULLOTTI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ). 7990	PELLEGATTA: Per la sollecita definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi e di riscatto del servizio militare intestata a Valentino Arrighi di Como (4-12617) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7995
PARLATO: Sull'inopportunità di sopprimere la linea ferroviaria Carpinone (Isernia)-Sulmona (L'Aquila) (4-12559) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ). 7990	PELLEGATTA: Sullo stato della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi a favore di Maria Franca Lomazzi di Busto Arsizio (Varese) (4-14213) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7996
PASTORE: Per la sollecita definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi intestata al signor Giovanni Violetta di Savona (4-12483) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7992	PELLEGATTA: Per la sollecita definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi intestata a Giuseppe Mulazzani di Magnago (Milano) (4-14408) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7996
PASTORE: Per la sollecita definizione della pratica di pensione privilegiata intestata alla signora Maria Luisa Como vedova Rocco, residente in Savona (4-14110) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7993	PELLEGATTA: Per la sollecita definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi intestata a Maria Luisa Galli di Gorla Minore (Varese) (4-14411) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ). 7997
PATUELLI: Sullo stato dei lavori di riammodernamento della ferrovia Fa-	PELLEGATTA: Per la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

	PAG.		PAG.
assicurativi a favore di Luigi Bassetti di Busto Arsizio (Varese) (4-15063) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7997	POLLICE: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire una idonea sistemazione del patrimonio librario e un adeguato funzionamento della biblioteca comunale di Lamezia Terme (Catanzaro) (4-11671) (risponde GULLOTTI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	8005
PELLEGATTA: Per la definizione delle pratiche di ricongiunzione dei periodi assicurativi riguardanti i coniugi Antonino Calcaterra ed Eloisa Lorello residenti in Busto Arsizio (Varese) (4-15064) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	7997	POLLICE: Per la definizione della pratica del signor Natale Imbalzano di Montebello Jonico (Reggio Calabria) tendente al riconoscimento del servizio militare, giacente presso la direzione generale degli istituti di previdenza CPDEL (4-14811) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8006
PICANO: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Roccasecca-Sora (Frosinone)-Avezzano (L'Aquila) (4-12301) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	7998	POLLICE: Sulla mancata definizione della pratica concernente la ricongiunzione dei periodi assicurativi a favore di Giovanni Saccoliti di Rossano Scalo (Cosenza) (4-15394) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8006
PIRO: Sui carabinieri che si sono suicidati nel 1985 (4-13914) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	8000	RALLO: Per la sollecita definizione della pratica di pensione indiretta a favore di Maria Gelsomino vedova di Ignazio Costa, deceduto in servizio quale ufficiale giudiziario presso la pretura di Ramacca (Catania) (4-08848) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8006
PIRO: Sulla legittimità dei criteri seguiti per l'assegnazione degli obiettori di coscienza al servizio civile sostitutivo del servizio di leva (4-14349) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	8002	RALLO: Per il ripristino del servizio di manutenzione sulla tratta ferroviaria Catania-Valsavoia-Caltagirone-Gela (Caltanissetta) (4-13355) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8007
PIRO: Per un intervento volto ad impedire che gli scatti di anzianità e le classi di stipendio dei sottufficiali non appartenenti all'esercito siano decurtati (4-14468) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	8002	RIGHI: Per l'adozione di provvedimenti volti ad eliminare i gravi problemi di ordine pubblico creati nelle zone in cui vengono inviati i presunti mafiosi in soggiorno obbligato, con particolare riferimento al Veneto (4-11182) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	8008
PISICCHIO: Per il mantenimento ed il potenziamento del tronco ferroviario Spinazzola-Barletta (Bari) (4-12132) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8002		
POLI BORTONE: Sulla opportunità di revocare i numerosi incarichi ricoperti dall'avvocato generale dello Stato Giuseppe Manzari (4-14849) (risponde AMATO, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i> ).	8004		

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

PAG.	PAG.
<p>RINALDI: Per il rinvio della soppressione del servizio viaggiatori sulle linee ferroviarie Ascoli-Porto d'Ascoli, Fabriano (Ancona)-Pergola (Pesaro), Fano-Urbino, prevista per l'inizio del 1986 (4-12343) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i>).</p>	<p>RONCHI: Per la sollecita approvazione di una nuova normativa sulla limitazione ed il controllo delle esportazioni di armi, ed in particolare sulle forniture militari alla Libia da parte dell'OTO-Melara (4-13005) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8009	8014
<p>RONCHI: Sulla dinamica del gravissimo incidente occorso al militare fiorentino Paolo Corsi mentre era alla guida di una campagnola, presso Vivaro (Pordenone) (4-10151) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>RONCHI: Per un chiarimento sull'uso dell'apposizione del segreto militare, anche in relazione alla visita a fabbriche e a cantieri di materiale bellico, consentita a numerose delegazioni estere (4-13190) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8010	8015
<p>RONCHI: Sui costi e sulla destinazione a scopi difensivi dei supercaccia EFA (4-10743) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>RONCHI: Per l'adozione di provvedimenti volti a stroncare il fenomeno del « nonnismo » nelle caserme, con particolare riferimento alla caserma D'Incau di Udine (4-13504) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8011	8015
<p>RONCHI: Sull'atteggiamento del ministro della difesa in merito alla vicenda verificatasi il 9 settembre 1985 presso la caserma Lolli Ghetti di Cassino (Frosinone) (4-10997) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>RONCHI: Sui risarcimenti per causa di servizio corrisposti al soldato Luigi di Scala (4-14488) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8012	8016
<p>RONCHI: Sullo stato della pratica di pensione richiesta dal signor Francesco Coppeto di Pozzuoli (Napoli) per causa di servizio militare (4-11269) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>RONCHI: Sulle nomine degli ufficiali di complemento della marina militare, effettuate in base al regio decreto n. 819 del 1932, e sulle relative motivazioni (4-14680) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8012	8016
<p>RONCHI: Sull'incidente stradale che ha provocato la morte di quattro alpini sulla statale Alemagna (4-12134) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>RUSSO FERDINANDO: Per la cessione al comune di Cefalù (Palermo) del complesso edilizio sito in piazza Cristoforo Colombo di proprietà del Ministero della difesa (4-12532) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>
8013	8016
<p>RONCHI: Per un intervento presso il distretto militare di Firenze affinché consegnati con sollecitudine il foglio matricolare richiesto dai pensionati ex combattenti per poter usufruire dei benefici della legge n. 140 del 1985 (4-12554) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>).</p>	<p>SASTRO: Per il ripristino, durante le ore notturne, di tutte le fermate della metropolitana di Napoli (4-12493) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i>).</p>
8014	8016
	<p>SAVIO: Sui danni derivanti ai beneficiari della legge n. 336 del 1970</p>

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

	PAG.		PAG.
dalla carenza di personale che nei distretti militari è incaricato di fornire la documentazione necessaria alla definizione delle domande di cui alla legge suddetta (4-10400) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	8018	TASSI: Per un intervento volto a far sì che le sovrintendenze alle belle arti di Bologna e Parma affidino ad imprese locali i lavori di manutenzione e ristrutturazione (4-11775) (risponde GULLOTTI, <i>Ministro per i beni culturali e ambientali</i> ).	8024
SAVIO: Per la revoca della decisione di smantellare la base aerea di Boscomantico (Verona) (4-11573) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i> ).	8018	TASSI: Per un intervento volto ad incrementare gli organici degli agenti di custodia nelle carceri dell'Emilia Romagna (4-12796) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> ).	8026
SOSPURI: Per la sollecita definizione della pratica di pensione di guerra intestata a Nicola Antenucci di Tagliacozzo (L'Aquila) (4-14245) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8019	TATARELLA: Per un intervento volto ad evitare la soppressione della tratta ferroviaria Foggia-Manfredonia (4-14868) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8026
SOSPURI: Sullo stato della domanda inoltrata alla Direzione generale degli istituti di previdenza da Maria Ginestra di Villa Celiera (Pescara), per il riscatto del servizio militare prestato dal defunto coniuge (4-15110) (risponde TARABINI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8019	TESTA: Sull'opportunità di procedere ai lavori di ammodernamento e di potenziamento della linea Legnago (Verona)-Rovigo-Adria-Chioggia (Venezia) (4-12596) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8027
STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE: Per la definizione della pratica di rivalutazione della pensione di guerra a favore di Renzo Tessieri di Pisa (4-13882) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ).	8020	TOMA: Per il passaggio alle ferrovie dello Stato della rete gestita dalla società FSE nella regione Puglia (4-08886) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8030
TANCREDI: Per il potenziamento delle tratte ferroviarie Sulmona (L'Aquila)-Carpinone (Isernia) e Avezzano (L'Aquila)-Roccasecca (Frosinone) (4-11971) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8021	TRANTINO: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Valsavoia-Caltagirone (Catania)-Gela (Caltanissetta) (4-12515) e (4-13362) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8030
TASSI: Sui motivi per i quali la FIAT di Torino risulta essere inadempiente nel fornire i certificati di origine degli autoveicoli importati direttamente dall'estero su richiesta di privati (4-10177) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8023	TREBBI: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Varese-Porto Ceresio (4-12555) (risponde SIGNORILE, <i>Ministro dei trasporti</i> ).	8032
		TREMAGLIA: Sulla domanda di reversibilità della pensione di guerra a favore della signora Milena Palluconi	

## IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

PAG.	PAG.
<p>vedova Mannoni residente negli USA (4-06693) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 8034</p> <p>TREMAGLIA: Sullo stato della pratica di pensione per malattia contratta in servizio riguardante il sergente maggiore Alessandro Todaro (4-12401) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>). 8034</p> <p>TREMAGLIA: Sullo stato della pratica di pensione di guerra in favore di Pompilio Moschella, residente in Argentina (4-14549) (risponde RAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>). 8035</p> <p>VALENSISE: Sull'esito delle denunce presentate alla procura della Repubblica di Locri nei confronti degli amministratori del comune di Siderno (Reggio Calabria) per irregolarità</p>	<p>amministrative commesse in collusione con la criminalità organizzata della zona (4-14320) (risponde MARTINAZZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>). 8035</p> <p>ZOLLA: Per la concessione del congedo anticipato al militare di leva Giuseppe Tramonti, di stanza presso la caserma Piave di Orvieto (Terni) (4-14146) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>). 8036</p> <p>ZOPPI: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione alla mancanza di assistenza nei confronti dei militari malati presso il 41° battaglione meccanizzato Modena in Villa Vicentina (Udine), con particolare riferimento al caso di Giampaolo Sassarini (4-11707) (risponde SPADOLINI, <i>Ministro della difesa</i>). 8037</p>



AGOSTINACCHIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che il declassamento della stazione ferroviaria di Trani penalizza l'importante centro pugliese oltre che dal punto di vista turistico anche e soprattutto da quello economico, commerciale ed artigianale a causa della soppressione (il sabato ed i giorni festivi la stazione resterà priva del capo) della spedizione e svincolo delle merci in arrivo —:

quali provvedimenti intende adottare per evitare l'ingiustificato declassamento. (4-12650)

RISPOSTA. — *L'Ente ferroviario dello Stato, interessato sulla questione, ha fatto sapere che la classificazione dei posti di organico e di conseguenza delle stazioni di tutta la rete è stata rivista, a seguito dell'entrata in vigore della legge del 10 luglio 1984, n. 292, e del decreto ministeriale del 30 marzo 1985, n. 714, relativo alla determinazione delle nuove dotazioni organiche del personale delle ferrovie dello Stato.*

*I nuovi criteri di classificazione sono stati concordati con le organizzazioni sindacali nazionali unitamente ai criteri omogenei per la determinazione dei fabbisogni organici del personale delle stazioni in relazione agli effettivi impegni di lavoro.*

*Le modifiche apportate ai fabbisogni organici della stazione di Trani (Bari) non comportano variazioni ai servizi commerciali offerti all'utenza, trattandosi di modifiche organizzative interne determinate dagli attuali effettivi impegni di lavoro di ogni singolo settore della stazione.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

ALAGNA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

dal 1982 sono iniziate spedizioni negli USA di uva « Italia »;

dalla prima iniziativa, effettuata in via sperimentale, si è arrivati a livelli molto consistenti di esportazione che questo anno dovrebbero toccare o addirittura superare il tetto dei diecimila quintali;

nell'entroterra siciliano, dove non esistono alternative produttive di rilievo, l'uva « Italia » riveste importanza certamente fondamentale;

proprio per tali motivi i produttori della zona si sono impegnati al limite delle loro possibilità economiche ed organizzative nella certezza che i sacrifici iniziali sarebbero poi stati ripagati dal successo di un'iniziativa intelligente e positiva per i suoi aspetti socio-economici;

i costi del trasporto aereo (l'Alitalia è l'unico settore possibile per via dei trattamenti fitosanitari che la legge americana impone) sono passati dalle 860 lire al chilo delle prime spedizioni alle 2.100 lire di oggi (tariffa fissata proprio in questi giorni dall'Alitalia);

tale relevantissimo aumento delle tariffe di trasporto aereo potrebbero far saltare sin da quest'anno l'esportazione dell'uva « Italia » negli USA arrecando un danno ingentissimo all'entroterra siciliano —

se non ritengano di dover intervenire al fine di trovare uno sbocco positivo ad un problema che, in assenza di decisioni favorevoli e tempestive in merito, danneggerebbe consistentemente la economia di una regione meridionale e costituirebbe un segnale negativo nel settore delle esportazioni in genere. (4-10796)

RISPOSTA. — *Nel periodo che va del novembre 1984 all'ottobre 1985, la tariffa minima per spedizioni in unità di carico è aumentata di mille lire al chilogrammo; specificamente per le spedizioni di uva, l'Alitalia ha cercato di contenere l'aumento,*

che è stato, infatti, di sole seicento lire al chilogrammo proprio per venire incontro alle esigenze rappresentate dagli enti locali siciliani.

Quanto agli aumenti delle tariffe, va considerata tutta una serie di fattori che hanno inciso sulle valutazioni che hanno condotto agli aumenti tariffari. In primo luogo, mentre i costi sostenuti dal vettore di bandiera sono pagati generalmente in dollari, i proventi, invece, sono realizzati in altra valuta.

Inoltre, la svalutazione della moneta italiana nei confronti di quella americana ha provocato un calo delle esportazioni dagli USA, riducendo la partecipazione di quel mercato ai voli di rientro in Italia e, quindi, i proventi del vettore.

Il trasporto dell'uva, inoltre, data la periodicità e, soprattutto, la deperibilità di tale genere merceologico, costringe il vettore a lasciare a terra merci che usualmente vengono avviate con il mezzo aereo, penalizzando in tal modo una fascia di utenza che costituisce un flusso continuo di entrate.

Da quanto detto risulta delicato il compito dell'Alitalia, la quale deve conciliare le giuste esigenze di bilancio con le necessità degli utenti. Occorre per altro considerare che gli incrementi tariffari, applicati non solo da parte della nostra compagnia di bandiera, vanno a coprire costi crescenti.

Per quanto concerne gli interventi volti al fine di trovare uno sbocco al problema, va evidenziato che, nel corso di incontri tenutisi nel 1985 presso il Ministero del commercio con l'estero con tecnici del settore, fu convenuto che il sistema più idoneo per il trasporto transatlantico della frutta è quello marittimo a mezzo di container refrigerati, piuttosto che quello aereo, che non prevede locali di refrigerazione.

D'altra parte, interventi a carattere regionale o nazionale, sotto forma di sovvenzione all'esportazione o di aiuto nelle spese di trasporto, non sono ammissibili, ai sensi della normativa comunitaria del settore ortofrutticolo.

Nel primo caso, l'impedimento è costituito dal fatto che esiste già una sovvenzione comunitaria (restituzione all'esportazione) per il prodotto destinato ai paesi terzi: sovvenzione che, attualmente, è di

4,84 ECU (European currency unit) per cento chilogrammi (lire 7.172 al quintale) per le uve prodotte in pieno campo e di 19,34 ECU per cento chilogrammi (lire 28 mila al quintale) per uve prodotte in serra. Tali restituzioni sono state fissate con regolamento della Commissione CEE del 25 luglio 1985, n. 2068/85.

Ovviamente, si può chiedere alla Commissione CEE, fornendo l'opportuna documentazione di sostegno, di prevedere una restituzione più alta per il prodotto destinato al continente nord-americano, differenziando così la restituzione a seconda dei paesi importatori.

Gli aiuti nelle spese di trasporto, erogati a livello nazionale/regionale, sono per contro ritenuti incompatibili con il mercato comune, in quanto diretti a ridurre i costi della commercializzazione e suscettibili di alterare la concorrenza fra le imprese della Comunità; essi, in definitiva, costituirebbero una misura complementare, un'opzione della restituzione all'esportazione.

In ogni caso, ove si volessero istituire misure di aiuto di questo tipo, sussisterebbe l'obbligo di comunicare le stesse alla Commissione CEE allo stato di progetto, ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato di Roma, nonché l'obbligo di non procedere alla loro esecuzione prima che la Commissione abbia formulato il proprio parere al riguardo. Per la lunghezza di tale procedura e per l'orientamento contrario della Commissione ad ammettere aiuti nelle spese di trasporto, anche nell'ipotesi di prodotti destinati a paesi terzi, si ritiene inopportuno il ricorso ad un siffatto intervento.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

ALASIA, FIANDROTTI, MIGLIASSO E SANLORENZO. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere i motivi che hanno indotto, in alcuni casi, certi comandi militari a non applicare nel modo dovuto le precise disposizioni concernenti gli onori militari ai caduti qualificati ex combattenti come da legge 24 aprile 1950, n. 390 e 5 gennaio 1955, n. 14. In quei casi si è accolta di fatto la cosiddetta « pacificazione tra italiani » ispirata da noti ambienti politici che tendono a creare confu-

sioni storiche e dei valori fondamentali della Repubblica.

Si chiede se in merito sono state fornite precisazioni al dipendente Commissariato Onoranze ai Caduti affinché, nel massimo rispetto religioso e morale di ogni circostanza, si evitino dolorose e spiacevoli commistioni delle prerogative combattentistiche e del valore militare. Gli interroganti sono convinti che la pacificazione è stata generosamente attuata nei fatti dalle leggi repubblicane: si veda per esempio la legge 3 aprile 1958, n. 467, concernente l'Alto Adige. (4-12002)

**RISPOSTA.** — *Gli interroganti hanno voluto probabilmente riferirsi alle onoranze rese al rientro in patria delle spoglie di 23 caduti italiani, già tumulati in Ungheria, quattro dei quali avevano militato nelle file della RSI (Repubblica sociale italiana).*

*In effetti, nella circostanza venne attivata una sola cerimonia funebre, alla quale, per altro, non può essere attribuito alcun valore che trascenda la pietà e il rispetto verso i defunti.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**ALIBRANDI.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere se non ritenga opportuno imporre un vincolo di rispetto ex articolo 21 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, sulla cinta muraria del comune di Alife (Caserta).

Trattasi, infatti, di monumento di grande interesse storico e culturale per la cui conservazione e valorizzazione occorre avviare un complesso piano di interventi rispetto al quale la creazione di una fascia di rispetto rappresenta un presupposto essenziale della tutela. (4-10108)

**RISPOSTA.** — *Questa Amministrazione ha esaminato attentamente il problema della salvaguardia e della valorizzazione della cinta muraria del comune di Alife (Caserta).*

*La sovrintendenza per i beni archeologici di Napoli e Caserta, infatti, ha già avviato la procedura per l'imposizione di un vincolo di rispetto, ai sensi dell'articolo 21 della legge 1° giugno 1939, n. 1089, in*

*relazione all'intero manufatto ed ha avviato celermente le ricerche della relativa documentazione ed in particolare di quella catastale. Quanto prima quindi sarà possibile assicurare una più valida tutela dell'importante e significativo monumento.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: GULLOTTI.

**ALOI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

*i motivi per cui al signor Barcella Giuseppe, nato a Reggio Calabria il 24 aprile 1915, sottocapo cannoniere PM nell'ultimo conflitto mondiale, imbarcato in missione segreta sull'incrociatore Duca d'Aosta, non è stata a suo tempo riconosciuta come ai suoi commilitoni la pensione privilegiata di guerra di primo livello, nonostante le gravi ferite riportate in azione bellica, ma solo quella di livello 8°, ricusata ufficialmente dall'interessato;*

*se non ritenga di volere avviare, in merito al caso, opportune indagini al fine del beneficio della pensione di guerra da parte della vedova del Barcella, signora Gatto Nina (nata a Reggio Calabria il 14 agosto 1918) secondo l'istanza in tal senso dalla stessa rivolta in data 21 novembre 1984 al Capo dello Stato, e trasmessa alla Direzione generale pensioni di guerra di codesto Ministero il 12 dicembre 1984 (numero posizione 154577). (4-14929)*

**RISPOSTA.** — *Con istanza del 6 luglio 1939, il signor Giuseppe Barcella chiese di conseguire trattamento pensionistico di guerra, assumendo che, trovandosi imbarcato sull'incrociatore Duca d'Aosta durante le operazioni militari in Spagna, ebbe a riportare, il 14 febbraio 1937, ferita da scheggia di granata alla guancia destra e di aver riportato, inoltre, sempre a bordo di detta unità, ferita alla regione sopracciliare destra il 26 marzo 1937 causata, nel corso di una esercitazione a fuoco, da un bossolo di proiettile espulso dal cannone. In tale istanza, il predetto ebbe a dichiarare, altresì, che, per entrambe le succitate ferite, fu curato presso l'infermeria della nave stessa e dimesso dopo pochi giorni.*

A seguito della cennata richiesta, il signor Barcella, in data 24 ottobre 1939, fu visitato presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Bari la quale, nel formulare diagnosi di esiti di ferita d'arma da fuoco alla regione zigomatica destra ed alla regione sopraciliare dello stesso lato, consistenti in due piccole cicatrici ben consolidate di nessuna importanza medico-legale, ebbe ad esprimere l'avviso che tali esiti di ferite fossero da ritenere non classificabili. Detto parere, non accettato dall'interessato, fu confermato dalla commissione medica superiore nella seduta del 30 novembre 1939.

Pertanto, in conformità dei suindicati pareri, al signor Barcella venne negato diritto a pensione con decreto ministeriale del 10 gennaio 1940, n. 0005444.

Contro detto decreto, l'interessato presentò ricorso giurisdizionale n. 166860 che la Corte dei conti, con decisione del 26 ottobre 1940, n. 37251, respinse perché infondato, confermando, così, il provvedimento di diniego a suo tempo adottato da questa Amministrazione. Richiamato alle armi il 25 maggio 1940, il signor Barcella prestò servizio a terra sino al 31 agosto 1944, data sotto la quale il medesimo fu regolarmente inviato in congedo illimitato da Maripedo (deposito marina militare) di Taranto.

Durante detto servizio, il signor Barcella presentò istanza di aggravamento a seguito della quale, in data 26 novembre 1942, fu visitato presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Messina. In tale sede, l'interessato fu riscontrato affetto da esiti di ferita d'arma da fuoco alla regione zigomatica destra ed alla regione sopraciliare omonima e verosimili lievi dolori allo zigomo destro, esiti che il suindicato organo collegiale ritenne ascrivibili ad indennità per una volta tanto, pari ad una annualità di ottava categoria. Dalla documentazione acquisita al relativo fascicolo degli atti n. 60566/OMS, non emersero, però, elementi di giudizio da cui desumere la dipendenza da causa di servizio di guerra delle surriferite lesioni. Infatti, nel foglio matricolare del signor Barcella non era riportata alcuna annotazione in ordine alle ferite in questione, né, tantomeno, risultavano tra-

scritte variazioni di ricoveri sia durante il servizio militare dal predetto prestato a bordo dell'incrociatore Duca d'Aosta sino al 24 giugno 1937 (data del suo collocamento in congedo per fine ferma) e sia durante il successivo servizio militare dal medesimo prestato a terra, in qualità di richiamato, dal 25 maggio 1940 al 31 agosto 1944 (data del suo definitivo collocamento in congedo). Analogo esito negativo ebbero anche ulteriori accertamenti effettuati, in proposito, presso le competenti autorità militari e, per altro, lo stesso interessato non fu in grado di produrre idonea documentazione probatoria per l'accoglimento della sua richiesta.

Pertanto, con decreto ministeriale del 24 aprile 1950, n. 00016095, al signor Barcella venne negato diritto a pensione per non dipendenza da causa di servizio di guerra dei surriferiti esiti di ferite. Debitamente notificato l'11 gennaio 1951 per il tramite del comune di Reggio Calabria, detto provvedimento divenne definitivo, non essendo stato impugnato dall'interessato.

Deceduto il signor Barcella il 14 settembre 1978, la signora Nina Gatto, con l'istanza cui accenna l'interrogante, qui pervenuta il 15 febbraio 1985, chiese di conseguire pensione indiretta in qualità di vedova del suindicato dante causa.

Detta istanza, essendo stata prodotta oltre i termini di scadenza tassativamente stabiliti dagli articoli 100 e 128 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915 (termine ultimo, nella fattispecie, 31 gennaio 1981), non poteva essere produttiva di effetti giuridici, restando preclusa, per tardiva presentazione della stessa, ogni pronuncia di merito in ordine al riconoscimento del diritto a pensione richiesto dalla signora Gatto, diritto che, comunque, alla predetta non avrebbe potuto in alcun modo essere riconosciuto, anche se l'istanza in questione fosse pervenuta in tempo utile e ciò in quanto, come dianzi specificato, il marito, all'atto del decesso, non era titolare di pensione od assegno di guerra, né risulta che il medesimo sia deceduto per lesioni od infermità dipendenti da causa bellica.

Pertanto, in applicazione delle surriferite norme di legge, è stato emesso, in data 29

ottobre 1985, atto n. 21827/FT con il quale viene respinta l'istanza di pensione presentata dalla signora Gatto, perché intempestiva. Detto provvedimento è stato regolarmente notificato all'interessata, per il tramite del comune di Reggio Calabria, il 23 novembre 1985 mediante consegna alla figlia Graziella.

Dopo tale data, non risulta che la signora Gatto abbia presentato una qualsiasi altra richiesta. Non risulta neppure che la medesima, avvalendosi del combinato disposto di cui agli articoli 24 e 25 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1981, n. 834, abbia impugnato il provvedimento in questione e, pertanto, allo stato attuale degli atti, nessun nuovo provvedimento può essere adottato, da parte di questa Amministrazione, nei riguardi della predetta vedova.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

ASTORI. — Al Ministro dei trasporti.  
— Per conoscere — premesso che

numerose indicazioni sembrano confermare che le previsioni di investimento del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato su talune linee stanno per essere disattese senza che su di esse vi siano state preventive valutazioni ed informazioni —:

in modo dettagliato quali orientamenti ed eventuali riduzioni di interventi la azienda delle Ferrovie dello Stato stia predisponendo con riferimento alle linee ferroviarie Novara-Varallo; Santhià-Biella; Santhià-Arona; Novara-Domodossola; Novara-Biella; Casale-Chivasso. (4-10659)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale. L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie

dello Stato, prevede inoltre la rideterminazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.

Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato, definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri; in tale rete rientra la linea Novara-Domodossola;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri; la linea Santhià-Arona fa parte di questo gruppo di linee.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi. L'esten-

sione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali. Le linee Santhià-Biella, Novara-Biella e Asti-Casale Monferrato sono comprese in tale rete.

3) Linee che non svolgono una insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986 e poi rinviata al 28 settembre 1986 come più avanti specificato, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri; in tale contesto rientrano le linee Varallo-Vignale e Asti-Chivasso;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta

dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Si fa infine presente che sui 1.918,6 chilometri di rete di interesse locale oggetto di approfondimento è stata sospesa, in via cautelativa, l'attuazione degli interventi di riclassamento, potenziamento e ammodernamento previsti dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, relativo al programma di utilizzo delle somme stanziare con la legge 12 febbraio 1981, n. 17; ciò, in attesa delle definitive decisioni che saranno assunte in merito all'assetto dei servizi ferroviari.

Sulle linee di tale rete viene comunque effettuata la manutenzione ordinaria limitatamente agli interventi strettamente indispensabili a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

BARACETTI, CERQUETTI E CUF-FARO. — Al Ministro della difesa. — Per

sapere — premesso che in data 25 ottobre 1985 l'ANPI, l'ANED e l'ANPPIA, l'Istituto regionale per la storia del Movimento di Liberazione nel Friuli-Venezia Giulia, le ACLI, i comuni di Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, Sgonico, San Dorligo della Valle, la CGIL, la CISL, la UIL, il Movimento Trieste, il PCI, il PSDI e il PSI, facenti parte del Comitato per la difesa dei valori della resistenza e delle istituzioni democratiche della provincia di Trieste, hanno emanato il seguente comunicato: « Le sottoscritte organizzazioni democratiche, facenti parte del Comitato per la difesa dei valori della Resistenza e delle istituzioni democratiche dopo aver ripetutamente richiesto la sollecita convocazione del comitato stesso, richiesta che ribadiscono, si sono riunite nella sede dell'Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli-Venezia Giulia. Venute a conoscenza della progettata iniziativa degli *ex* combattenti della sedicente Repubblica sociale italiana per il 27 ottobre, esprimono la loro indignata protesta per un atto che oltre a costituire grave offesa alla città medaglia d'oro della Resistenza, si presenta come un ulteriore tentativo di turbamento della vita democratica locale. La Repubblica italiana non riconosce alcuna legittimazione istituzionale a questi gruppi della RSI, i quali ripropongono in queste terre la tragica vicenda dell'occupazione nazista, della annessione di fatto della regione al III Reich, dell'operato poliziesco, delatorio e anti-partigiano dei reparti fascisti che, sotto il comando delle SS, convocarono alle popolazioni italiane, slovena e croata gravissimi lutti e sofferenze di cui la Risiera di San Sabba è il triste simbolo. Va qui ricordato però che la progettata manifestazione non è un episodio isolato ma si inserisce nel più ampio quadro di iniziative politiche che la destra fascista e nazionalista locale ha organizzato e sta organizzando in città, assieme alla Federazione Grigioverde. In questo contesto si colloca anche il pubblico dibattito avvenuto recentemente a Trieste con la partecipazione del Kaerntner Heimatdienst, definito dal Ministero

degli interni austriaco come una organizzazione dell'estrema destra. Si tratta in sostanza di una complessa manovra in corso nel Paese e fuori di esso, tesa a svalutare i principi ideali della Resistenza e dell'antifascismo allo scopo di mostrare superata e conclusa la loro funzione nella vita politica. Contemporaneamente si è messa in atto una campagna di riabilitazione strisciante del fascismo, accompagnata spesso da tragici atti di terrorismo e di teppismo politico. Manovre e manifestazioni di questo tipo si svolgono in un delicato momento della vita politica ed economica della città caratterizzato dalla difficile ricerca di stabili equilibri politici e istituzionali e dalla progressiva smobilitazione di importanti aziende e di industrie con perdita di sempre più numerosi posti di lavoro. È in questo ambito che tali manovre e manifestazioni costituiscono, oltre a tutto, un turbamento della convivenza etnica e dei rapporti internazionali che derivano dalla stessa posizione geografica della regione, proprio quando i difficili problemi della città richiedono uno svolgimento normale e democratico e la collaborazione fattiva di tutte le componenti delle comunità qui conviventi. Perciò le organizzazioni democratiche partecipanti all'incontro invitano tutte le forze interessate alla pacifica e fattiva coesistenza tra gli Stati qui confinanti, a vigilare e a rendere vani i tentativi di intaccare e distruggere questi fondamenti della vita politica ed economica della nostra città »;

che precedentemente la presidenza nazionale FNAI, emetteva il seguente comunicato: « l'assemblea straordinaria della FNAI, tenuta in Firenze l'11 maggio 1985, tra l'altro, ha deliberato di tenere un raduno nazionale degli arditi a Trieste ed alla Foiba di Basovizza (a pochi chilometri dalla città) il giorno 29 settembre 1985 con inizio di afflusso a Trieste dei partecipanti il precedente giorno 28. Il raduno verrà tenuto in concomitanza con quello dei Fiumani, da loro programmato nei medesimi suddetti giorni 28 e 29 settembre. Al raduno sono invitati a partecipare anche tutte le altre associazioni

combattentistiche e d'arma, a cominciare da quella dei volontari di guerra e con l'esclusione di coloro che furono ideologicamente e militarmente a fianco delle bande slave. Invitatissime sono le associazioni patriottiche. Tale raduno ha il duplice scopo di rendere omaggio agli italiani massacrati e gettati vivi nelle Foibe dalle bande selvagge di Tito; di protestare contro ogni tentativo di legalizzare la lingua slava nelle italianissime terre giuliane. Sono quindi anche invitati in sacro pellegrinaggio tutti i cittadini italiani che sentiranno il bisogno di partecipare a questo particolarissimo raduno — firmato M. O. Generale Fernando Berardini »;

che il successivo « calendario delle cerimonie alla Foiba di Basovizza » (debitamente pubblicizzato sulla stampa) indicava per il 27 ottobre la presenza della Unione nazionale combattenti della Repubblica sociale italiana (reduci delle divisioni Monterosa, Tagliamento, San Marco, Decima squadriglia MAS e di altri corpi della Repubblica di Salò), mentre in altre giornate dello stesso calendario (dal 22 settembre al 20 ottobre) le presenze alle cerimonie erano state assegnate all'Associazione nazionale artiglieri d'Italia, all'Associazione nazionale arma di cavalleria, all'Associazione nazionale autieri d'Italia, all'Associazione nazionale reduci e rimpatriati d'Africa, all'Associazione nazionale carristi d'Italia, all'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, alla Federazione provinciale combattenti e reduci, all'Associazione nazionale bersaglieri, all'Associazione nazionale finanzieri, all'Associazione nazionale genieri e trasmettitori. Tale calendario prevedeva per domenica 3 novembre la « chiusura delle cerimonie con la partecipazione di tutte le associazioni della " Grigioverde " e della federazione provinciale combattenti e reduci con rito di bandiera eseguito dall'Associazione nazionale alpini » —

a) quale è il suo giudizio politico sugli evidenti scopi politici di queste manifestazioni e sul documento delle associazioni facenti parte del comitato per la

difesa dei valori della resistenza e delle istituzioni democratiche di Trieste, emesso il 25 ottobre scorso e riportato in premessa;

b) se considera opportuna l'adesione di numerose associazioni nazionali d'arma al suddetto raduno-pellegrinaggio nazionale, come politicamente qualificato dagli organizzatori;

c) se intende confermare e motivare, per il passato, per il futuro, il rifiuto del Ministero della difesa alla partecipazione di reparti militari delle forze armate della Repubblica italiana a manifestazioni con simili caratterizzazioni politiche cui partecipano anche organizzazioni di ex-combattenti della Repubblica di Salò. (4-11896)

RISPOSTA. — *Nessun raduno nazionale degli arditi d'Italia si è svolto a Trieste nel settembre 1985 né nei mesi precedenti. Nella giornata del 29 settembre 1985 si è svolto nella città di Trieste l'annuale convegno degli esuli di Fiume che prevedeva fra le altre manifestazioni anche una visita alla Foiba di Basovizza. A quest'ultima cerimonia è intervenuto, assieme ai profughi fiumani, un modesto numero di arditi, giunti a Trieste alla spicciolata, ed una rappresentanza della Federazione grigioverde che, come è noto, raggruppa numerose associazioni di ex combattenti e d'arma. Nella circostanza è stata effettuata la cerimonia dell'alzabandiera a cura di elementi delle associazioni: Autieri d'Italia, Reduci d'Africa e Carristi d'Italia.*

*Dall'11 agosto 1985 al 3 novembre 1985, per iniziativa spontanea della Federazione grigioverde, si è svolta, ogni domenica, presso la Foiba di Basovizza la cerimonia dell'alza e ammainabandiera, con l'intervento, a turno, delle associazioni combattentistiche e d'arma aderenti all'anzidetta federazione. Tali cerimonie non hanno avuto in alcun caso carattere di ufficialità.*

*All'alzabandiera del 27 ottobre 1985 hanno partecipato rappresentanti di tutte le associazioni consociate alla Grigioverde.*



Presenti alla cerimonia, senza alcun distintivo, insegna o emblema, taluni elementi notoriamente aderenti all'unione combattenti della RSI (Repubblica sociale italiana).

A tutte le suddette cerimonie, come chiaramente si evince, non hanno partecipato rappresentanze militari o reparti in armi.

Così chiariti i termini della questione, quali risultano a questo Ministero, si aggiunge, sul piano politico, che questo stesso Ministero è molto attento a che non siano sviliti quei principi ideali di pace, libertà e democrazia cui si ispira la Repubblica italiana nata dai sacrifici, dalle battaglie e dalle lotte della guerra di liberazione e della Resistenza.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

BATTISTUZZI. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che

malgrado da tempo richiesti dalle parti, non risultino essere stati riconsegnati dei beni oggetto di sequestro penale annullato senza rinvio dalla Corte di cassazione il 26 febbraio 1986 nel procedimento n. 5956/85 A, pendente dinnanzi al tribunale di Roma;

in conseguenza dei ritardi nell'ottemperanza alla definitiva decisione della Corte di cassazione, la situazione di disagio economico e sociale nel comune di Riano, per il prolungamento della cassa integrazione per oltre 60 operai privati del lavoro a seguito del sequestro, si è andato ulteriormente aggravando —:

se non ritiene che i danni subiti dalle imprese e dai dipendenti delle stesse non debbano essere risarciti dal Ministero di grazia e giustizia ex articolo 28 della Costituzione. (4-14342)

RISPOSTA. — La procura della Repubblica di Roma ha comunicato che il procedimento penale n. 5956/85A a carico di Gabriele Murgia più altri è stato trasmesso dal citato ufficio al tribunale in sede per il

giudizio in data 11 novembre 1985. Attualmente detto procedimento pende presso la sesta sezione del tribunale.

Da informazioni assunte presso la cancelleria di detta sezione risulta che in data 17 marzo 1986 il tribunale ha disposto la restituzione agli aventi diritto dei beni oggetto del sequestro penale annullato senza rinvio dalla Corte di cassazione il 26 febbraio 1986.

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

CARADONNA. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che

nel 1986 si rinuncerà all'incremento del 3 per cento in termini reali dei fondi assegnati alla difesa, disattende così un impegno preso in sede NATO;

per dichiarazione dello stesso ministro interrogato la quota di risorse assegnate alla difesa vede il nostro paese agli ultimi posti della graduatoria NATO e al di sotto di Polonia, Cecoslovacchia e Germania federale —

se ci si propone di compensare l'incremento di spesa che mancherà nel 1986 con incrementi superiori al 3 per cento negli anni seguenti. (4-12725)

RISPOSTA. — Il problema posto dall'interrogante sarà valutato in sede di formazione del bilancio di previsione per gli anni a venire.

La soluzione che al riguardo verrà adottata dovrà necessariamente tener conto sia del quadro politico generale sia della congiuntura economica.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

CONTU. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che il signor Sebastiano Cadoni nato nel gennaio 1904 a Zeddiani (Oristano) ha presentato domanda per la concessione della pensione di guerra ed attende da ben 37 (trentasette anni) che questa domanda venga finalmente decisa ed accolta —:

quali ragioni ostino l'accoglimento della pratica presso gli uffici competenti (posizione n. 1192350). La Corte dei conti della Sardegna ha già richiesto per ben tre volte la pratica al Comitato per la liquidazione (ufficio del Ministero) senza mai riuscire nell'intento. È appena il caso di ricordare come situazioni di questo genere creino diffidenza e sconforto nell'animo dei cittadini. (4-13996)

**RISPOSTA.** — *La pratica di pensione di guerra n. 1197350, concernente il signor Sebastiano Cadoni, risulta definita da questa Amministrazione. Infatti, con determinazione direttoriale del 23 marzo 1978, n. 592469, adottata in esecuzione della decisione n. 95083 emessa dalla Corte dei conti il 29 settembre 1977, al signor Cadoni venne concessa, per l'affezione colitica, indennità per una volta tanto pari a tre annualità della pensione di ottava categoria, a far tempo dal 1° luglio 1961. Contro detto provvedimento, l'interessato presentò, ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 luglio 1971, n. 585, ricorso gerarchico al ministro del tesoro, ricorso che fu assunto a protocollo con il n. 52401/RI-GE.*

*In sede di riesame della pratica, non emersero, però, elementi idonei alla revoca o alla modifica del provvedimento impugnato e, pertanto, il cennato gravame fu respinto con decreto ministeriale del 3 agosto 1983, n. 034764/RI-GE.*

*Ciò premesso, si fa presente che, con nota del 22 luglio 1985, la Corte dei conti — sezione giurisdizionale per la regione Sardegna — facendo riferimento a precedenti note del 26 settembre 1983 e dell'11 gennaio 1984, ha sollecitato la trasmissione del fascicolo pensionistico del signor Cadoni, per la trattazione del ricorso giurisdizionale n. 820 ivi presentato dal suindicato invalido contro il decreto ministeriale n. 034764/RI-GE dianzi citato.*

*Agli atti della pratica, però, risulta acquisita soltanto la richiesta del 22 luglio 1985 e non anche quelle precedenti indicate in detta nota.*

*Comunque, si assicura l'interrogante che la pratica del signor Cadoni trovasi, attualmente, presso la suindicata magistratura, cui è stata trasmessa con elenco del 27*

*marzo 1986, n. 79, per la trattazione del ricorso giurisdizionale in questione.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

**CUOJATI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere a che punto si trovi ed entro quale tempo si preveda la definizione della pratica relativa alla domanda di ricongiunzione dei periodi assicurativi presentata dalla ex dipendente del comune di Talamona (Sondrio), signora Maria Frigeri, nata il 20 aprile 1918. (4-12611)

**RISPOSTA.** — *Questa Amministrazione ha conferito alla signora Maria Luisa Frigeri la pensione ordinaria di lire 2.725.500 annue lorde a decorrere dall'11 febbraio 1984, oltre la indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 della legge 22 novembre 1962, n. 1646, per la valutazione del servizio da lei reso per complessivi 17 anni e 10 mesi.*

*Appena ultimati gli atti di conferimento e pagamento della pensione saranno spediti, rispettivamente, al comune di Morbegno ed alla direzione provinciale del Tesoro di Sondrio.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

**DARDINI.** — *Al Ministro per il coordinamento della protezione civile.* — Per conoscere — premesso che:

*sta per compiersi il primo compleanno dell'allarme sismico lanciato il 23 gennaio 1985 dalla commissione nazionale grandi rischi per il territorio della Garfagnana;*

*il Governo non ha ancora dato alcuna risposta ad una interrogazione a risposta in Commissione presentata dall'interrogante e dagli onorevoli Caprili e Gualandi;*

*nella giornata del 3 dicembre la stessa zona è stata interessata da almeno 14 scosse di terremoto, di non trascurabile intensità;*

le scosse si sono manifestate ai margini della fossa tettonica lungo la quale nel corso della storia sismica della Garfagnana si sono verificati i terremoti più violenti, fino all'8° grado della scala Mercalli;

la popolazione si è fortemente allarmata e, secondo le notizie largamente diffuse, ha trascorso la notte all'aperto in varie zone;

secondo dichiarazioni attribuite dalla stampa al presidente dell'Istituto nazionale di geofisica « da ora ogni giorno potrebbe essere buono » per un terremoto « probabilmente catastrofico »;

dal 23 gennaio già vi sono state nella zona della Garfagnana, media valle del Serchio e Val di Lima altre preoccupanti manifestazioni sismiche;

alcune settimane or sono la Lucchesia è stata messa in allarme per un presunto probabile nubifragio, fortunatamente non verificatosi;

a questo stato di allarme ripetuto non è seguito da parte del Governo nessun atto concreto di prevenzione, né tanto meno di progettazione di interventi adeguatamente finanziati —:

se il Governo non ritiene pericoloso aver lanciato l'allarme senza farlo seguire da misure adeguate, ripetutamente richieste dagli enti locali della zona, dai comitati locali per la protezione civile, dalla regione Toscana, dagli scienziati;

che cosa il Governo intende fare per dare corso alle promesse e agli impegni formulati dal ministro Zamberletti nel corso della sua visita nella zona allertata;

se il Governo ritiene utile e possibile in particolare:

a) l'aggiornamento della mappa sismica;

b) il completamento del censimento del patrimonio edilizio e della sua vulnerabilità in tutte le zone sismiche partendo da quelle allertate il 23 gennaio 1985;

c) concorrere all'aggiornamento rapido della legislazione relativa;

d) la individuazione di priorità e programmi di intervento, con la indicazione di fonti di finanziamento e destinazione degli investimenti;

e) concorrere con proprie iniziative alla definizione di provvedimenti-quadro per il risanamento di edifici pubblici e di incentivi per privati che intendano ristrutturare gli immobili di loro proprietà secondo le norme antisismiche, e delega alle regioni per la normativa specifica;

f) la riorganizzazione, la ridislocazione e l'adeguamento degli organici dei distaccamenti di vigili del fuoco nelle zone ad alto rischio sismico;

g) tutte le altre iniziative indicate nella interrogazione citata e nei vari convegni tenuti nella zona in questo periodo e, in particolare, la approvazione di provvedimenti per la protezione civile e per una efficace difesa del suolo, sulla base di studi adeguati;

se il Governo ritiene di dover riferire al più presto al Parlamento prospettando soluzioni concrete e adeguatamente finanziate per avviare a soluzione i problemi sopra citati. (4-12503)

*RISPOSTA. — In seguito all'allarme sismico del 23 gennaio 1985 in Garfagnana e Media Valle del Serchio è stato sollecitato, nel corso di un incontro con tutti i sindaci interessati, fattivo interessamento per l'urgente attuazione di misure di prevenzione. È sempre più diffusa ed acuta nell'opinione pubblica la necessità di un piano organico di prevenzione, nel consapevole convincimento che molti dei frequenti incidenti ed inconvenienti che si verificano potrebbero essere attenuati se non addirittura evitati.*

*Questo ufficio nell'ambito dell'attività di prevenzione segue costantemente, sulla base dei dati e delle informazioni fornite in tempi reali degli istituti scientifici rappresentati dal comitato grandi rischi, la situazione sismica italiana. In base a questi dati vengono predisposti i piani di protezione civile relativi al pronto intervento.*

Si fa presente, ancora, che si stanno rafforzando le reti informative, potenziando l'attività scientifica di previsione con l'aiuto concreto degli istituti scientifici del gruppo nazionale sismico vulcanologico e dell'istituto di geofisica. Sono questi segni evidenti dell'impegno con cui questo ufficio ha operato ed opera nell'ambito dell'attività di protezione civile.

Quanto ai fatti specifici rappresentati nella interrogazione si fa presente che l'ufficio per il coordinamento della protezione civile, congiuntamente ai rappresentanti delle regioni Emilia-Romagna e Toscana ed al Gruppo nazionale per la difesa dai terremoti, ha esaminato una serie di proposte formulate dalle regioni interessate dando avvio ad un censimento sistematico volto a valutare la vulnerabilità di tutti gli edifici pubblici che rivestono particolare importanza in caso di terremoto.

Ciò al fine di esaminare i costi necessari per conferire agli edifici in esame un'adeguata resistenza alle sollecitazioni sismiche di calcolata intensità e predisporre eventuali piani pluriennali di interventi.

Quanto al punto e) dell'interrogazione si rileva che il comma 20 dell'articolo 3 del disegno di legge in materia di calamità naturali (atto Camera n. 2824) approvato dalle V e IX Commissioni riunite in sede legislativa della Camera dei deputati prevede a carico del fondo per la protezione civile la spesa di lire 10 miliardi per l'anno 1986, lire 25 miliardi per l'anno 1987 e 10 miliardi per l'anno 1988 per l'adeguamento antisismico degli enti pubblici nelle zone delle province di Lucca e Massa Carrara e dei comuni della provincia di Modena, Parma e Reggio Emilia, da individuare con provvedimento specifico.

Tutto ciò si inserisce nel quadro più generale dei programmi di intervento antisismici delle zone della Sicilia orientale, della Calabria e dell'Appennino tosco-emiliano particolarmente riconosciute ad alto rischio sismico.

Si fa presente, inoltre, che nel sopra citato disegno di legge è prevista la possibilità per il ministro per il coordinamento della protezione civile di promuovere, d'intesa con le regioni interessate, gli interventi ritenuti indispensabili per il consolidamento

del territorio e quelli relativi al sistema viario di competenza provinciale e comunale al fine di garantire alle popolazioni maggiore sicurezza di movimenti e facilitare il transito di mezzi di soccorso.

In relazione alla prospettata esigenza di riorganizzazione e ridislocazione dei distaccamenti dei vigili del fuoco, mentre si ricordano l'ordinanza del 14 novembre 1984, n. 411/FPC/ZA, con la quale, in ottemperanza all'articolo 10 del decreto-legge 26 maggio 1984, n. 159, convertito, con modificazioni, nella legge 24 luglio 1984, n. 363, vengono determinate procedure rapide per la realizzazione dei piani di acquisizione di mezzi e materiali per la ristrutturazione delle colonne mobili regionali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e l'ordinanza del 14 novembre 1984, n. 412/FPC/ZA, recante disposizioni per la ricostruzione delle scorte di mezzi e materiali occorrenti ai fini della protezione civile dei centri assistenziali di pronto intervento del Ministero dell'interno, si fa presente che è stata approvata la legge del 13 maggio 1985, n. 197, sul rifinanziamento dei provvedimenti straordinari per il potenziamento e l'ammodernamento dei servizi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, stabiliti con legge 8 luglio 1980, n. 366.

Si ricorda, altresì, che l'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1985, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1986, n. 46, prevede un aumento di mille unità entro l'anno 1986 mentre il Ministero dell'interno fa sapere che sono state raggiunte intese tra il Governo e le organizzazioni sindacali per un incremento di altre quattromila unità nel quadriennio 1986-1990.

Da quanto sopra si evince come l'attuale legislazione, passo dopo passo, stia cercando di adeguarsi alle esigenze ed ai bisogni emergenti, passi importanti, quindi, ma non certamente sufficienti.

Si ritiene importante sottolineare in questa sede l'esigenza e la necessità di una legislazione organica, la sola che potrebbe risolvere in maniera complessiva i problemi sollevati nella interrogazione e relativi non solo alla problematica della protezione civile proiettata nella fase della prevenzione

ma anche a quella di una efficace difesa del suolo nei confronti della quale è da rilevare, infine, che il Governo si è impegnato ultimamente a definire un disegno di legge che, attraverso una disciplina organica della materia, possa adeguare il sistema vigente al conseguimento di obiettivi concreti.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: ZAMBERLETTI.

DE GREGORIO, MACIS, VIOLANTE, BOCHICCHIO SCHELOTTO E LANFRANCHI CORDIOLI. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che è in atto presso il tribunale di Potenza ufficio istruzioni, il procedimento n. 1984/84 G.I. contro Salinardi Angelo più sedici —:

quale è lo stato del procedimento;

se è a conoscenza che la perizia conferita l'11 ottobre 1984 è già stata depositata dal marzo 1985;

quali siano stati gli atti istruttori successivi al deposito della perizia e la data di ciascuno di essi;

se non ritenga che il titolare del procedimento debba spiegare le ragioni della eccessiva durata del medesimo.

(4-15051)

RISPOSTA. — La procura generale della Repubblica di Potenza ha comunicato che il procedimento penale contro Angelo Salinardi ed altri nasce in seguito ad un esposto pervenuto alla procura della Repubblica di Potenza il 5 gennaio 1983. Le indagini preliminari e la sommaria istruzione, attuate con audizione di testi, sequestri di documenti ed ulteriori accertamenti da parte della polizia giudiziaria, ha avuto termine il 21 luglio 1984 con la richiesta di procedere con rito formale contro il Salinardi ed altri sedici imputati.

La formale istruzione si è svolta dal 21 luglio 1984 ad oggi in modo del tutto normale anche in considerazione della disposta riunione con altro procedimento e dell'oggetto della perizia (accertamenti contabili).

Dopo il deposito della perizia (27 marzo 1985), il giudice istruttore, su successive istanze del pubblico ministero, ha, tra l'altro, sentito i periti a chiarimenti (24 maggio 1985), e disposto ulteriori accertamenti (rapporto 13 agosto 1985 dei carabinieri) e il sequestro di altri documenti, sequestro eseguito il 16 gennaio 1986. In tale data gli atti ritornavano al pubblico ministero che, con requisitoria del 18 febbraio 1986, formulava le sue richieste in relazione alle quali il giudice istruttore sentiva di nuovo i periti a chiarimenti (13 maggio 1986) ed emetteva mandati di comparizione per l'udienza istruttoria del 30 giugno 1986.

La durata del procedimento non è dispendiosa certamente dal giudice istruttore il quale, anzi, in rapporto al numero ed alla gravità dei procedimenti in corso ed ai vuoti nell'organico dei giudici del tribunale, si è dimostrato responsabilmente sollecito e diligente.

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

DEL DONNO. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere a che punto è il ricorso avverso il decreto n. 563, posizione 26907, nonché contro il parere espresso in merito dalla CMO di Bari n. 207 dell'11 febbraio 1982, presentato dal soldato in congedo Rubino Francesco, nato a Noicattaro (Bari) il 9 febbraio 1959, ivi residente via G. B. Vico, n. 24, il quale ha presentato la completa documentazione per dimostrare che l'infermità dipende direttamente ed unicamente dal servizio militare. (4-12927)

RISPOSTA. — Il soldato in congedo Francesco Rubino non ha presentato a questo Ministero ricorsi avverso il decreto del 29 agosto 1983, n. 563.

Sembra quindi potersi ritenere che l'interrogante faccia riferimento a un ricorso alla Corte dei conti. Si chiarisce in proposito che per siffatti ricorsi l'Amministrazione non ha facoltà di iniziativa e non viene neanche a conoscenza del gravame se non quando la Corte richiede il fascicolo

degli atti. Orbene, per il Rubino non sono pervenute richieste del genere.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

DI RE. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che

la questione del potenziamento e dell'ammodernamento della rete ferroviaria italiana è di vitale importanza per lo sviluppo del paese;

sono previste dismissioni di tratti di linee ferroviarie che non rispondono alle attuali esigenze e necessità del traffico passeggeri e merci;

recenti dichiarazioni di rappresentanti dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato escludono che in tale piano di dismissione sia inclusa la linea Sacile-Pinzano-Gemona, di cui viene viceversa riconosciuta l'utilità per il collegamento di vaste zone pedemontane delle province di Pordenone e di Udine e per altre esigenze di carattere nazionale —:

quali assicurazioni intende fornire in merito al mantenimento, all'ammodernamento ed al potenziamento di tale linea ferroviaria. (4-11981)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la rideterminazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità

in termini di interesse generale e con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato, definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono una insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di

raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato. Per tali linee, assommanti al momento a 587,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, si è deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto

funzionale già prevista per il 1° giugno 1986. Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

In merito all'utilizzazione degli stanziamenti autorizzati con la legge n. 887 del 1984 per il completamento del programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, impianti e mezzi della rete ferroviaria, di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, si precisa che l'Ente ferrovie dello Stato ha provveduto — sia per i fondi precedentemente assegnati con le leggi n. 17 del 1981 e n. 130 del 1983 sia per quelli ora autorizzati — ad una programmazione dinamica dell'impiego delle risorse globalmente disponibili, tenendo conto dei lavori già in corso e delle prevedibili occorrenze per i singoli interventi indicati dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, relativo al programma di utilizzo delle somme stanziato con la citata legge n. 17 del 1981.

Soltanto per quanto concerne gli interventi sulle linee di interesse locale — per talune delle quali, come sopra indicato, è già decisa la riclassificazione funzionale, mentre per altre sono in corso approfondimenti e verifiche per valutare la possibilità o meno della sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con autoservizi — si è ritenuto di soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione dei provvedimenti previsti dal cennato decreto ministeriale n. 1881 del 1981.

Per quanto riguarda, in particolare, la linea Sacile-Pinzano-Gemona, che rientra nel gruppo di linee di cui al precedente punto 1-b) (rete integrativa), si precisa che gli interventi previsti dal citato programma integrativo sono stati adeguatamente rifinanziati e saranno regolarmente realizzati.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

DUJANY. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che l'attuazione della legge n. 140 del 15 aprile 1985 a favore degli ex combattenti già dipendenti del settore privato ed autonomo, non

trova concreta applicazione a causa delle difficoltà, dovute alla mancanza di personale, da parte dei relativi distretti militari nel rilascio dei fogli matricolari comprovanti la qualifica di combattenti — se intende intervenire in merito.

(4-14885)

**RISPOSTA.** — *Il problema posto dall'interrogante è da tempo all'attenzione del Ministero della difesa, che sta cercando, d'intesa con le altre amministrazioni interessate, di trovare una confacente soluzione, che consenta, da un lato, una sollecita liquidazione delle maggiorazioni dei trattamenti pensionistici spettanti agli ex combattenti e, dall'altro, l'accertamento, da parte dell'ente erogatore, del diritto al beneficio medesimo.*

*Si assicura, comunque, che i competenti uffici militari, nonostante le difficoltà in cui si dibattono, stanno mettendo in atto ogni utile accorgimento per soddisfare nel più breve tempo possibile le richieste di documentazione matricolare degli interessati.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**FIORI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se risponde a verità che nel piano di ristrutturazione della rete ferroviaria nazionale è prevista, tra l'altro, la soppressione della tratta ferroviaria Roccasecca-Sora-Avezzano;

nel caso affermativo, se non ritiene di dover revocare il provvedimento di soppressione di cui sopra, atteso che la tratta ferroviaria in argomento:

a) serve le aree industriali dell'*Hinterland* di Frosinone, della Marsica e del Cassinate;

b) dovrebbe costituire indispensabile linea di collegamento trasversale tra il porto di Pescara e quello di Gaeta;

c) è una linea di sostegno ai progetti di sviluppo sociale ed industriale di alcune aree del meridione d'Italia;

d) è indispensabile per collegare i diversi presidi militari della brigata Acqui (che ha sede all'Aquila) con i presidi di Sora e Sulmona, e con il polverificio di Stato di Fontana Liri;

e) è indispensabile per le esigenze della protezione civile. (4-12243)

**RISPOSTA.** — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la rideterminazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.*

*Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.*

*Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

1) *Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

a) *le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato, definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*



b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono una insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano

generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, si è deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, in particolare, la linea Roccasecca-Avezzano, si precisa che essa va distinta in due tratte: la prima tratta, Roccasecca-Sora, di 29,5 chilometri, è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2); la rimanente tratta, Sora-Avezzano, di 50 chilometri, caratterizzata da esiguo volume di traffico, è stata inserita nel gruppo di linee di cui al suddetto punto 3) - seconda fase, tra le linee cioè per le quali non sussiste, da un punto di vista dell'economia generale, un interesse al mantenimento del trasporto su rotaia viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

FIORI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che

il posto sosta e ristoro militare, dipendente dalla regione militare centrale è stato costruito nel 1952 nei locali delle ferrovie dello Stato al n. 44 di via G. Giolitti, con lo scopo di dare assistenza ai militari delle tre armi in transito alla stazione Termini di Roma (nell'anno 1985 sono stati oltre 60.000 i militari assistiti);

l'assistenza consiste in un servizio di ristorante, un bar ed un emporio per la vendita di generi utili per i militari di passaggio a prezzi altamente contenuti, quindi senza scopo di lucro;

dal mese di gennaio 1985 il suddetto posto di ristoro militare è stato parzialmente chiuso per lavori di ristrutturazione; a causa di ciò sempre per venire incontro alle esigenze dei militari, i servizi di ristorazione ed il bar sono stati trasferiti all'interno dei locali con la creazione di una tavola pronta ove vengono preparati cibi precotti, soddisfacendo così sempre le esigenze dei transitanti;

successivamente è stata chiusa la tavola pronta;

ora sembrerebbe che la regione militare centrale abbia intenzione di chiudere il posto sosta ed il ristoro militare per lavori che non hanno ancora la benché minima parvenza di inizio —:

dove andranno i soldati di passaggio quando questi locali saranno chiusi non solo per quanto concerne il servizio di ristorazione o di bar, ma per i servizi igienici e di ospitalità;

perché non si riattiva la tavola pronta ai militari di transito ed i loro comandanti, in attesa della sistemazione del grande salone ristorante e della cucina;

per quale motivo dopo un anno non si riesce ancora a far iniziare i lavori quando gli stanziamenti sono stati già effettuati. (4-13843)

RISPOSTA. — *La chiusura del posto sosta e ristoro militare di Roma, cui fa*

*cenno l'interrogante, si è resa necessaria — a seguito di sopralluogo dei vigili del fuoco — per adeguare i locali alla normativa antincendio ed antinfortunistica.*

*Per quanto riguarda l'assistenza al personale in transito, si è provveduto ad istituire un servizio sostitutivo consistente nella distribuzione in loco di viveri da viaggio.*

*Circa la possibilità di riattivare la tavola pronta, fallito l'esperimento di un punto vendita di panini e generi di prima necessità, il funzionamento del servizio resta subordinato alla esecuzione dei necessari lavori, il cui inizio ha subito un certo ritardo. Si ritiene che l'iter, per motivi tecnico-procedurali, possa concludersi tra non molto e che l'esecuzione dei lavori possa essere portata a termine entro l'anno 1986.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

FITTANTE, AMBROGIO, FANTÒ, PIERINO E SAMÀ. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se è a conoscenza del clima di tensione esistente fra il personale dell'AAAV-TAG addetto all'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro) e delle agitazioni sindacali in corso;

se è informato che la vertenza trae origine dal comportamento arrogante ed autoritario del direttore dell'azienda di Lamezia Terme, il quale, secondo quanto sostenuto dai sindacati, si arroga il diritto di utilizzare il personale senza rispettare le norme che regolano l'organizzazione del servizio, dispone trasferite di dipendenti provocando pregiudizi ai turni di lavoro, nega prestazioni di cui il personale ha consolidato diritto;

se ha notizia che anche la mediazione tentata dal prefetto di Catanzaro è fallita per l'irrigidimento del citato direttore;

se non ritiene di dovere intervenire — assumendo tutte le iniziative utili — perché vengano rimosse le cause che provocano il diffuso malessere e le continue agitazioni del personale. (4-14383)

RISPOSTA. — *L'Azienda autonoma di assistenza al volo ha fatto sapere che i problemi che hanno determinato le agitazioni sindacali presso la sezione AAAVTAG (Azienda autonoma assistenza volo traffico aereo generale) dell'aeroporto di Lamezia sono stati definiti a seguito di accordi con le organizzazioni sindacali.*

*Il 7 aprile 1986, presso la sede centrale, è stato sottoscritto un accordo con tutte le organizzazioni sindacali, col quale vengono organizzati, in aderenza al contratto collettivo, i turni di servizio. È stato stabilito che il personale addetto al controllo del traffico aereo nel semestre aprile-settembre venga impiegato in due posizioni — 24 ore, utilizzando sei unità per ogni posizione. Il personale addetto alle formazioni aeronautiche verrà invece impiegato presso l'ARO (aeronautic reporting office) su base annua in due posizioni (una 24 ore ed una 14 ore), per 35 ore settimanali; in via temporanea è istituito un turno di supporto con le tre unità esuberanti, con l'esclusione dei giorni festivi.*

*Lo stesso accordo prevede che l'impiego di personale in attività non strettamente operative, in attesa della definitiva strutturazione dell'ente, avvenga su base volontaria, con personale disponibile anche all'eventuale cambio di profilo professionale.*

*È stato inoltre concordato, nel quadro della normativa aziendale in materia, che l'automezzo aziendale sia utilizzato anche per il trasporto del personale turnante alla stazione ferroviaria.*

*In data 23 maggio 1986 è stato sottoscritto, in sede locale, un ulteriore accordo con le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL, al fine di stabilire la distribuzione dei periodi di ferie. Sulla base di tale accordo il personale addetto alle informazioni aeronautiche godrà, nel periodo giugno-settembre, del 50 per cento delle ferie spettanti, come previsto da contratto (23 giorni calendariali); il personale addetto al controllo del traffico aereo godrà di 17 giorni calendariali (in luogo di 23), ferme restando le compensazioni previste negli accordi nazionali.*

*L'assegnazione dei periodi individuali è stata fatta per la prima volta con il criterio del sorteggio, garantendo la rotazione negli anni successivi e quindi un criterio oggettivo di equità distributiva.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

FORNER E PARIGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e dell'interno. — Per sapere — premesso che*

*il Commissariato generale onoranze caduti in guerra, con sede in Roma-Eur, piazzale Luigi Sturzo 23, sta provvedendo alla riesumazione, su richiesta delle autorità austriache, dei resti mortali di soldati caduti nelle guerre 1914-1918 e 1939-1945, sino ad oggi conservati nel cimitero di « Sant'Anna » via della Pace — Trieste;*

*nell'esumazione di tali salme per errore sono state riesumate anche salme di soldati italiani che sono in procinto di essere trasferite presso la vicina repubblica austriaca;*

*vari militari e dipendenti civili del Commissariato hanno fatto presente, in forma che non è dato di sapere all'interrogante, al ministro della difesa quanto stava avvenendo e nessun provvedimento sembra essere stato preso per una attenta selezione delle salme riesumate —:*

*quali urgenti ed immediati provvedimenti intendano compiere i ministri interrogati nei loro istituzionali poteri.*

(4-11199)

RISPOSTA. — *Tra le salme di caduti austro-ungarici, esumate per la traslazione nell'apposito sepolcro realizzato nel cimitero di Sant'Anna in Trieste, in effetti ne sono state individuate undici appartenenti a militari italiani.*

*Esse hanno avuto adeguata collocazione nella parte del sepolcro destinato ai caduti della guerra 1915-1918.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

GASPAROTTO E PALMIERI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

con la sentenza della Corte costituzionale n. 126 del 1985 è stato abolito il divieto di reclamo collettivo;

alla caserma Trieste di Casarsa della Delizia, provincia di Pordenone, 131 sottufficiali, su un totale di 180-185, hanno sottoscritto una lettera e chiesto un rapporto collettivo al Comandante, al fine di risolvere i numerosi problemi che da tempo creano notevoli difficoltà al personale militare;

analoghe richieste sono giunte, verbalmente, da altri 27 sottufficiali;

tra i problemi i sottufficiali hanno evidenziato che:

a) i servizi armati, oltretutto mal ripartiti, vengono svolti in condizioni inaccettabili, per la carente situazione igienico-sanitaria, per la fatiscenza delle infrastrutture adibite all'uso del personale di servizio armato alla caserma, che risultano del tutto precari e non abitabili gli alloggi per i sottufficiali celibi con l'obbligo di pernottamento in caserma;

b) l'entrata e l'uscita dei militari di leva avvenga dalla porta principale e non dal passo carraio che per il traffico di merci militari e civili è un continuo pericolo;

c) i turni di servizio siano nominativi, come prevedono le norme al fine di impedire sperequazioni ed ingiustizie;

d) il picchetto armato venga svolto secondo quanto previsto dalle norme in vigore, anche se norme, regolamenti e circolari sono da rivedere ed aggiornare;

e) l'impianto visivo al coperto, alla porta carraia, già predisposto possa essere messo in funzione, al fine di dare sicurezza al personale che vi opera;

f) il servizio capomacchina per ricovero ammalati, sia gestito dall'infermeria della caserma Trieste, modificando l'assurda decisione, ora in vigore, per cui

un sottufficiale (tanto il personale è gratuito anche al di fuori dell'orario giornaliero) per 7 giorni consecutivi non può usufruire della libera uscita;

tale situazione si protrae da molti anni, senza che i responsabili che si sono succeduti vi abbiano posto rimedio;

anche in questa occasione, che ha visto i sottufficiali prendere coscienza del proprio ruolo e dei propri diritti democratici, nonostante la sentenza della Corte costituzionale, il Capo ufficio informazioni della Divisione corazzata Ariete sembra abbia avviato una indagine per individuare i promotori della raccolta delle firme, con il chiaro intento di porre ostacoli allo sviluppo democratico delle forze armate —:

per quali motivi, e di chi le responsabilità, per cui non si è ancora dato soluzione ai problemi sopraesposti, che si protraggono da anni, evidenziati dai sottufficiali della caserma Trieste;

quali provvedimenti intenda intraprendere una volta accertati i fatti, affinché anche il capo ufficio informazioni della Divisione corazzata Ariete si attenga al rispetto dei diritti democratici del personale militare;

quali iniziative intenda assumere, chiarite le responsabilità per lo stato di cose denunciato, affinché i problemi sollevati dai sottufficiali della caserma Trieste di Casarsa della Delizia, possano trovare una celere attuazione;

se non ritenga, in considerazione del fatto che tali problematiche sono presenti non solo a Casarsa della Delizia, di avviare una indagine ministeriale conoscitiva in tutte le caserme del Friuli e del Veneto, anche in relazione alle condizioni di servizio e igienico-ambientali dei militari di leva. (4-14393)

RISPOSTA. — *Circa un terzo dei sottufficiali che prestano servizio presso il comando della divisione Ariete e nei reparti a livello battaglione, di stanza nella caserma Trieste di Casarsa della Delizia (Pordenone),*

ha formulato, per iscritto e verbalmente, richieste collettive ai propri comandanti di corpo, che le hanno inoltrate al comandante alla sede.

Per quanto riguarda le varie lamentele si chiarisce quanto segue. È in corso di realizzazione un provvedimento tendente ad attuare, in tema di ripartizione dei servizi armati, il sistema del turno unico nominativo, secondo l'ordine di grado ed anzianità, in sostituzione del precedente tipo proporzionale, decentrato ai comandi di reparto presenti nella caserma. Le condizioni dei locali, in cui viene svolto il servizio non appaiono carenti sotto il profilo igienico-sanitario. Sono in corso opere di miglioramento al corpo di guardia, con lavori alla porta carraia, all'alloggio per il sottufficiale di servizio ed all'impianto di riscaldamento. Sono altresì in corso di avanzata progettazione lavori per il riammodernamento a breve termine, degli alloggi per i sottufficiali celibi, ripartiti in quattro infrastrutture, per un totale di 110 posti letto.

L'utilizzazione dell'ingresso principale per l'uscita dei militari di leva comporterebbe per il personale notevoli disagi, in quanto allungherebbe di circa due chilometri il percorso sino alla stazione ferroviaria ed al centro del paese. Inoltre, sarebbe necessario utilizzare la strada statale n. 13 Pontebbana, estremamente pericolosa per il traffico a piedi.

L'impiego del picchetto armato ordinario per la sicurezza della caserma non è più previsto. L'impianto televisivo installato alla porta carraia viene utilizzato solo nelle ore notturne, non essendovene necessità nelle ore di luce diurna. L'esigenza di un sottufficiale capo macchina per l'ambulanza permane ed è da considerarsi prioritaria, vista la delicatezza del servizio che prevede il movimento di un automezzo isolato, anche in ore notturne, sino a località poste fuori presidio.

Nessuna indagine è stata svolta per individuare i promotori dell'istanza collettiva; il capo ufficio primo si è limitato ad effettuare ispezioni relative all'organizzazione per la sicurezza, secondo il programma in vigore per il giorno 8 febbraio 1986.

Sugli aspetti relativi alle ricettività ed alle condizioni igienico-ambientali della caserma Trieste, si fa presente che in sede di visite ispettive le condizioni infrastrutturali sono state giudicate di livello medio superiore. Gli interventi effettuati e quelli in corso apporteranno, entro breve termine, ulteriori miglioramenti, garantendo sempre più soddisfacenti condizioni ambientali al personale.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

GASPAROTTO E PALMIERI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

alla caserma di Sequals, provincia di Pordenone, i militari di leva, alla fine del 1985, si sono astenuti dal rancio per protestare contro la scadente qualità e quantità e per le condizioni in cui si trovano;

circa un anno fa i sottufficiali hanno preso posizione con un volantino per protestare contro le precarie e pesanti condizioni in cui sono costretti a vivere e operare;

un sottufficiale, pur di allontanarsi dalla caserma in questione, si è fatto trasferire in Sardegna;

le condizioni ed i carichi di lavoro, allo spaccio truppa, hanno arrecato danni non lievi alla salute psico-fisica del sottufficiale incaricato, che è stato sostituito, solo dopo il suo ricovero all'ospedale militare;

la precaria e difficile situazione esistente in caserma, ha spinto diversi marescialli ad andare in pensione prima del limite di età;

nonostante le continue richieste, ancora non si è provveduto nemmeno a riparare e rendere funzionante le attrezzature della mensa sottufficiali —:

per quali motivi, nonostante le denunce di sottufficiali e militari di leva, non sono stati ancora presi i provvedimenti necessari;

quali iniziative intenda intraprendere, chiarite le responsabilità per questo stato di cose, affinché anche alla caserma di Sequals, il personale militare possa vivere ed operare in condizioni dignitose e nel pieno rispetto delle regole democratiche. (4-14398)

RISPOSTA. — *Non risulta che presso la caserma Sampaoli di Sequals (Pordenone) vi siano state astensioni dal rancio a titolo di protesta in particolare alla fine del 1985. I sottufficiali non hanno attuato forme di protesta mediante volantini. Vi è stata solo qualche lamentela per i disagi derivanti dalla mancanza di scuole e di negozi nel centro abitato in cui ha sede la caserma, mancanza che obbliga i militari a far capo a comuni limitrofi.*

*Le domande presentate da tre sottufficiali per la cessazione del servizio sono state determinate da motivi di carattere privato. Circa il lamentato trasferimento di un sottufficiale in Sardegna, si fa presente che l'interessato si è spontaneamente dichiarato disponibile, sembra nella speranza di poter successivamente essere destinato ad un ente della Sicilia, sua regione di origine.*

*Il sottufficiale ricoverato all'ospedale nel febbraio 1985 ricopriva l'incarico di capo pezzo e addetto alla scuola genio. Egli aveva gestito lo spaccio truppa ben due anni prima del suo ricovero per l'infermità: sindrome eretistico ansiosa con note depressive.*

*Nella caserma Sampaoli è costituita la mensa unica che prevede la preparazione dei pasti in una sola cucina. I locali destinati agli ufficiali ed ai sottufficiali sono dotati di efficienti scaldavivande.*

*Comunque, da parte dei comandi responsabili sono stati sempre adottati e vengono di continuo ricercati provvedimenti idonei a consentire al personale di vivere ed operare nelle migliori condizioni.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

GUARRA. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro. — Per conoscere i motivi per i quali, a tutt'oggi, non sia stato ricono-*

*sciuto l'equo indennizzo ai sensi della legge 23 dicembre 1970, n. 1094, all'ex appuntato dei carabinieri Barbarisi Modestino in congedo dal 31 luglio 1978.*

(4-13398)

RISPOSTA. — *Per le pratiche di equo indennizzo ai militari si è reso necessario procedere ad una riorganizzazione del servizio, trasferendo la competenza dalla direzione generale delle pensioni a quella del personale. Ciò ha determinato ritardi che sono per altro in via di assorbimento.*

*Per quanto concerne la pratica dell'appuntato dei carabinieri Modestino Barbarisi, si è in attesa di ricevere dal distretto militare di Avellino alcuni documenti risultanti mancanti a corredo del verbale di riconoscimento dell'infermità dipendente da causa di servizio.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

LA RUSSA. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che*

*in data 5 settembre i giornali riportavano l'ennesima notizia della morte accidentale di un giovane bersagliere in servizio di leva;*

*tale fatto si aggiunge ad una ormai troppo lunga lista di incidenti (sempre più spesso mortali) che vede e ha visto come tragiche protagoniste le nostre caserme, accentuando così l'immagine di malessere che il servizio di leva obbligatorio gode nella pubblica opinione. Sono sempre più numerosi infatti i giovani che apprendono l'uso di sostanze stupefacenti proprio nelle caserme ed ancor più numerosi coloro che, seppur non giungendo a questi estremi, tornano a casa fortemente depressi e sfiduciati verso lo Stato e le sue istituzioni —:*

*quali indagini e provvedimenti intenda intraprendere per individuare le cause ed i motivi di tali incidenti;*

*quali interventi intenda assumere per evitarne in futuro il ripetersi;*

quali iniziative intenda avviare per un maggior controllo sulla circolazione di sostanze stupefacenti nelle caserme e per rendere effettivamente il servizio di leva una reale occasione di crescita matura nella dedizione al servizio della collettività ed al proprio paese. (4-10980)

**RISPOSTA.** — *Gli incidenti, in ambito militare, con particolare riguardo al personale di leva, costituiscono una costante preoccupazione delle autorità militari che hanno posto in essere, attraverso una capillare azione di sensibilizzazione dei comandi, tutte le possibili azioni preventive tendenti ad arginare il fenomeno. In particolare:*

*sono stati presi provvedimenti per prevenire dolorosi eventi, richiamando tutto il personale in attività ad una più scrupolosa osservanza delle norme antinfortunistiche;*

*sono state impartite disposizioni affinché le inchieste siano condotte in maniera esauriente e con equità e giustizia;*

*sono stati intensificati i programmi di miglioramento delle condizioni tecniche di sicurezza degli ambienti di lavoro.*

*L'incidenza della condizione militare sulla fenomenologia dei decessi non presenta, per altro, sotto il profilo statistico caratteristiche allarmanti, ma risulta contenuta e, in ogni caso, inferiore alla casistica che riguarda la popolazione civile, come si può rilevare dal confronto con i dati ISTAT.*

*Gli unici eventi mortali che nelle forze armate presentano un valore percentuale superiore alla media nazionale sono quelli conseguenti agli incidenti automobilistici avvenuti fuori servizio con mezzi privati.*

*Uno studio sull'infortunistica militare ha posto in rilievo che il fenomeno, con esclusivo riguardo agli eventi mortali in servizio e con specifico riferimento ai militari di truppa, presenta le seguenti caratteristiche:*

*regolarità, costanza e modesta entità;*

*notevole differenza in meno rispetto ai corrispondenti dati civili:*

*scarsa o nulla incidenza della condizione militare;*

*massima attenzione dei vertici militari che hanno predisposto ogni adempimento possibile per combattere con la massima inflessibilità il doloroso fenomeno.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**LA RUSSA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

*l'articolo 5 della legge n. 29 del 1979 prevede il rilascio del decreto di ricongiunzione entro sei mesi dalla presentazione dell'istanza relativa da parte degli interessati;*

*i sottoelencati dipendenti del comune di Milano: Del Casale Nicola nato il 29 ottobre 1925; Ferrari Sergio nato il 24 febbraio 1930; Nasi Maria Grazia nata il 6 settembre 1947; Negretti Emilio nato il 18 settembre 1933; Scagnol Franca nata il 20 dicembre 1948; Zanizato Dario nato il 27 dicembre 1934, hanno presentato domanda per ottenere il suddetto rilascio nel 1979 ossia oltre sei anni fa —:*

*quali iniziative intenda assumere perché la legge venga applicata nei tempi che essa stessa prevede e i giusti diritti dei suddetti lavoratori vengano adeguatamente tutelati.* (4-14159)

**RISPOSTA.** — *Nicola Del Casale: quest'Amministrazione, per poter dar corso alla domanda di ricongiunzione, con nota del 19 giugno 1986, n. 7708647, diretta per conoscenza all'interessato, ha sollecitato al comune di Milano l'invio del modello SM 110 debitamente compilato con i benefici del decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1980, n. 810.*

*Poiché l'INPS di Milano ha già provveduto all'invio del prospetto dei contributi che risultano versati presso quella gestione, appena pervenuto il modello SM 110, si darà corso, a mezzo procedura meccanografica, alle operazioni di liquidazione sulla base delle quali potranno essere emessi gli atti di definizione della ricongiunzione richiesta.*

*Sergio Ferrari:* per tale nominativo, poiché sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Milano, e la retribuzione riferita alla data della domanda del comune di Milano, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.

*Maria Grazia Nasi:* per tale nominativo, poiché sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Milano, e la retribuzione riferita alla data della domanda del comune di Milano, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.

*Emilio Negretti:* questa Amministrazione con decreto del 14 gennaio 1986, n. 150947, in accoglimento della domanda prodotta dall'interessato, ha concesso al medesimo la ricongiunzione ex articolo 2 legge n. 29 del 1979 ai fini di pensione di 11 anni, 3 mesi e giorni 26 previo pagamento del contributo di lire 2.258.210 in unica soluzione oppure di lire 18.065 mensili per 15 anni nel caso di pagamento in forma rateale.

Il decreto predetto, con le modalità di pagamento del relativo contributo, è stato inviato all'interessato con ministeriale del 28 gennaio 1986, n. 26240/7670866, diretta per conoscenza al comune di Milano dove il medesimo presta tuttora servizio.

*Franca Scagnol:* per tale nominativo, poiché sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Milano, e la retribuzione riferita alla data della domanda del comune di Milano, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.

*Dario Zanirato:* questa Amministrazione con decreto del 18 febbraio 1986, n. 151397, in accoglimento della domanda

prodotta dall'interessato, ha concesso al medesimo la ricongiunzione ex articolo 2 legge n. 29 del 1979 ai fini di pensione di 7 anni, 10 mesi e giorni 19 previo pagamento del contributo di lire 1.397.840 in unica soluzione oppure di lire 11.185 mensili per 15 anni nel caso di pagamento in forma rateale.

Il decreto predetto, con le modalità di pagamento del relativo contributo, è stato inviato all'interessato con ministeriale del 28 febbraio 1986, n. 30674/7176243, diretta per conoscenza al comune di Milano dove il medesimo presta tuttora servizio.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

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

se risulta fondata a notizia ripresa dalla stampa nazionale e locale e confermata dalla recente conferenza stampa dall'Assessore regionale del turismo e dei trasporti, della Sicilia, onorevole Pizzo, che il Ministero si appresta a sopprimere il tratto ferroviario Motta Sant'Anastasia-Regalbuto, ritenuto un « ramo secco »;

in caso affermativo si chiede di sapere come mai il Ministero decide di sopprimere il tratto ferroviario di cui sopra, mentre restano attivi e funzionali altri tratti, con un passivo ancora maggiore per l'erario dello Stato. Così operando l'interrogante ritiene che il Ministero non sia guidato solo dalla pura logica del profitto, ma, opportunamente, anche da altri criteri che attengono complessivamente alla utilità economica e sociale delle aree servite;

in conseguenza di ciò il sottoscritto chiede di sapere se il Ministero ha tenuto conto che:

a) il tratto comprende le stazioni di Motta Sant'Anastasia, San Marco, Schettino, Biancavilla, Adrano e Regalbuto, che servono complessivamente una delle aree più importanti di agricoltura intensiva con particolare riguardo al settore agrumario. Un settore che vive già,



per altre cause, una sua crisi produttiva e commerciale che aggraverebbe per una ulteriore lievitazione dei costi di trasporto;

b) che nel corso degli anni attorno alle stazioni predette, si sono insediate infrastrutture e magazzini di lavorazione e commercializzazione dei prodotti che, dovrebbero essere smantellate, con evidenti riflessi sulla occupazione locale, poiché una corretta gestione aziendale consiglia di concentrarli, il luogo di lavorazione degli agrumi, in prossimità degli scali ferroviari;

c) che in territorio del comune di Paternò, contrada Tre Fontane, in prossimità della linea ferroviaria in questione, sorgerà, come risulta da atti deliberativi del Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Catania, il terzo nucleo di industrializzazione dell'area, per l'insediamento di piccole e medie industrie, nel campo della trasformazione dei prodotti agricoli.

Tale ipotesi di sviluppo economico sarebbe destinata al fallimento in caso di soppressione del tratto ferroviario Motta Sant'Anastasia-Regalbuto, essendo la ferrovia, appunto, una infrastruttura indispensabile ed essenziale.

Per tutti questi motivi l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga necessario riconsiderare l'intera questione e concludere per la sopravvivenza del percorso ferroviario in questione, in vista anche del fatto che l'attuale deficit di gestione può essere agevolmente superato in futuro in vista degli incrementi di produttività per una prevedibile lievitazione del flusso commerciale.

(4-12000)

**RISPOSTA.** — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione del-*

*l'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.*

*Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'ente ferroviario, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.*

*Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi.*

*L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.*

3) *Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato. Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:*

*la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;*

*la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;*

*la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.*

*Per quanto concerne, in particolare, la linea Regalbuto-Motta Sant'Anastasia, si fa presente che essa è compresa nel gruppo di linee di cui al predetto punto 3) seconda fase.*

*Il riassetto funzionale dei servizi previsto per la suddetta linea non comporterà conseguenze nei confronti del traffico viaggiatori che, come sopra chiarito, continuerà ad essere regolarmente assicurato mediante autoservizi. Quanto alle esigenze del traffico merci, esse saranno soddisfatte ove presentino caratteristiche tali da far risultare congeniale il trasporto per ferrovia.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

LOPS. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che*

*in data 13 aprile 1979, la signora Lops Rosa nata a Corato (Bari) il 22 novembre 1937, dipendente della USL BA-5, avendo lavorato come dipendente in precedenza e di conseguenza assicurata all'INPS dalla ditta « Vito Dellino » di Bari — periodo 7 marzo 1959 al 6 luglio 1963 — ha chiesto alla Direzione generale degli istituti di previdenza, il ricongiungimento assicurativo presso la Cassa pensioni dipendenti enti locali, avvalendosi della legge n. 29 del 7 febbraio 1979;*

*la USL BA-5 ha fornito tutta la documentazione e tenuto conto che all'oggi non vi è cenno di riscontro —:*

*che cosa osta alla definizione della pratica assicurativa. (4-15429)*

RISPOSTA. — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege 29 della signora Rosa Lops cui è stato attribuito il n. 45502 e per la quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Bari e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 5 di Corato, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazioni dati che provvederà quanto prima all'emana-zione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

MANCUSO. — *Al Ministro del tesoro. — Per conoscere i motivi che ritardano la definizione della pratica di reversibilità della pensione di guerra intestata a Fiorenza Grazia (vedova Biondi Gaetano), nata a Centuripe (Enna) il 23 luglio 1918 ed ivi residente in via Monte Bianco n. 90, la cui istanza completamente documentata è stata inoltrata dalla Direzione provinciale di Enna in data 14 febbraio 1985 protocollo n. 8772. (4-10224)*

RISPOSTA. — *La signora Grazia Fiorenza è attualmente beneficiaria, in qualità di ve-*

dova dell'ex militare Gaetano Biondi deceduto il 25 maggio 1969, del trattamento di reversibilità della pensione di ottava categoria di cui era titolare il marito per ferita alla mano destra riportata nel conflitto 1940-1945.

Esaminato il relativo fascicolo degli atti, contraddistinto dalla posizione n. 646116/G, non veniva, però, rinvenuta l'istanza indicata dall'interrogante e, per altro, la partita di pensione iscrizione n. 5777902, concernente detta concessione, risultava in regolare corso di pagamento presso la competente direzione provinciale del Tesoro di Enna.

Poiché dal testo dell'interrogazione non erano rilevabili altri elementi utili per stabilire quale richiesta la signora Fiorenza avesse voluto avanzare con l'istanza in questione, si è ritenuto opportuno, allo scopo di non lasciare nulla di intentato, interessare nuovamente la direzione provinciale del Tesoro di Enna, perché facesse conoscere, se possibile, il contenuto di tale istanza o, quanto meno, fornisse ulteriori elementi informativi circa eventuali altri precedenti pensionistici relativi a detta vedova.

Ciò ha consentito di poter effettuare nuove e più proficue ricerche dalle quali è risultato che, con la cennata istanza, qui effettivamente trasmessa con nota del 14 febbraio 1985, n. 8772, la signora Grazia Fiorenza aveva chiesto di conseguire trattamento pensionistico ad altro titolo e cioè la reversibilità, in qualità di orfana maggiorenne inabile dell'ex militare Giuseppe Fiorenza, della pensione di cui era titolare il padre, invalido della guerra 1915-1918, deceduto il 3 ottobre 1918.

La relativa pratica, contrassegnata dalla posizione istruttoria n. 826850/1<sup>a</sup> serie, risultava, però, inviata al macero dalla competente commissione a suo tempo istituita presso la Direzione generale delle pensioni di guerra, ai sensi dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 30 settembre 1963, n. 1409, con il compito di provvedere, tra l'altro, allo scarto degli atti di archivio i quali, per motivi di ordine vario, avevano ormai perduto ogni rile-

vanza sia sotto l'aspetto giuridico, sia sotto quello amministrativo.

L'eliminazione di tale pratica fu motivata dal fatto che la relativa partita di pensione iscrizione n. 1442363, già intestata alla vedova del suindicato dante causa e successivamente trasferita alla figlia Grazia Fiorenza in qualità di orfana minorenni nubile, fu definitivamente chiusa il 15 ottobre 1933, epoca in cui la predetta, avendo contratto matrimonio e quindi, non essendo più nubile, né inabile a proficuo lavoro, aveva definitivamente perduto, in base alle disposizioni di legge allora vigenti, il diritto a fruire il trattamento di reversibilità precedentemente goduto.

Intervenuta la nota sentenza della Corte costituzionale del 20 febbraio 1975, n. 37 — codificata poi nell'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915 — per effetto della quale gli orfani maggiorenni inabili possono ora conseguire, ricorrendo gli altri requisiti posti dalla legge, il diritto alla pensione senza tener conto della data di insorgenza della inabilità, la domanda presentata dalla signora Fiorenza, quale orfana maggiorenne inabile del suindicato dante causa, è stata presa in esame. A tal fine, si è provveduto alla ricostruzione della surriferita pratica n. 826850/1<sup>a</sup> serie, mediante l'acquisizione, tra l'altro, dell'estratto partitario relativo alla iscrizione n. 1442363 chiusa, come anzidetto, nel lontano ottobre 1933.

Infine, allo scopo di completare la certificazione occorrente per la definizione della istanza in questione, la signora Fiorenza è stata invitata, in data 7 aprile 1986, a trasmettere il certificato di morte della madre, nonché una attestazione da cui risulti la sua posizione reddituale riguardante gli anni 1984-1985, documento, quest'ultimo, necessario per stabilire se alla predetta possa essere attribuito il trattamento di reversibilità nella maggior misura prevista, per gli orfani maggiorenni inabili in stato di disagio economico, dalla tabella N di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.

Si assicura l'interrogante che appena la signora Fiorenza avrà fatto pervenire la do-

*cumentazione di cui sopra è cenno, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, i provvedimenti del caso.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

MANNA E PARLATO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e del tesoro.* — Per sapere — premesso che

la I Sezione istruttoria del tribunale di Milano, con sentenza n. 962/81F del 4 dicembre 1985 (giudice istruttore Bruno Apicella, PM Guido Viola), ha dichiarato « non doversi procedere per intervenuta amnistia dei reati loro ascritti » nei confronti di: Ferdinando Ventriglia, Giambattista Fignon, Mario Barone, Giovanni Guidi, Alessandro Gregori e altri, imputati, tra l'altro, di falso, di peculato per distrazione, di una lunga serie di reati societari nonché di aver consentito ad oltre cinquecento persone di esportare valuta e, infine, tutti meno il Gregori, di aver occultato o distrutto, direttamente o indirettamente, il famoso « tabulato dei cinquecento » di cui si è tornato a parlare, febbrilmente, nei giorni successivi allo sconcertante avvelenamento di Michele Sindona;

i reati contestati ai predetti imputati e finalmente amnistiati riguardavano fatti avvenuti tra il 1974 e il 1975, quando i signori Ventriglia, Barone e Guidi erano amministratori del Banco di Roma, il signor Gregori ricopriva la carica di funzionario dell'Ufficio Cambi dello stesso Banco, il signor Fignon era amministratore delegato della Banca Privata Italiana di Michele Sindona —:

se — essendo al corrente della recentissima sentenza istruttoria citata nella premessa e della gravità dei reati contestati ai successivamente (dopo dodici anni!) affrancati signori di cui sopra — non ritengano indispensabile ed urgente promuovere tutte le iniziative di loro competenza per acquisire ogni utile elemento dai fascicoli processuali milanesi rimasti, in virtù della sopravvenuta amnistia, non

esaurientemente compulsati: sembrando agli interroganti che il recupero e l'approfondimento di essi fascicoli potrebbero giovare alle inchieste dirette a far luce sul movente e sui mandanti dell'assassinio di Sindona (sempre che debba escludersi l'ipotesi del suicidio) e sul mistero del famigerato « tabulato dei cinquecento » che potrebbe essere o dare, a sua volta, la chiave del mistero dell'incredibile fattaccio di Voghera. (4-14499)

RISPOSTA. — *La procura della Repubblica di Milano, ha comunicato che il procedimento penale n. 52/82-A/PM della procura della Repubblica di Milano (n. 962/81-F registro generale giudice istruttore) aveva ad oggetto fatti e comportamenti connessi al periodo luglio-settembre 1974 durante il quale funzionari e dirigenti del Banco di Roma gestirono di fatto la Banca privata italiana di Michele Sindona, messa in liquidazione coatta amministrativa il 27 settembre 1974 e successivamente dichiarata insolvente. L'istruttoria, condotta dal giudice istruttore, è stata lunga e complessa, ma i supposti reati di concorso in bancarotta fraudolenta ed altri reati, al termine dell'istruttoria, si sono configurati come ipotesi di minore entità (bancarotta semplice), estinte per amnistia.*

*La sentenza di proscioglimento del giudice istruttore è stata pronunciata il 28 novembre 1985 in parziale difformità della richiesta del pubblico ministero. Non è stato interposto appello né dalla procura della Repubblica, né dalla procura generale della Repubblica di Milano.*

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

MATTEOLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che fanno ritardare la risposta alla domanda presentata nel lontano 19 novembre 1977, dal signor Landi Rolando alla Direzione delle pensioni del Ministero della difesa, div. 9, sez. 2<sup>a</sup>, posizione 17187, relativa alla morte del figlio. (4-10426)

RISPOSTA. — *Non è stato possibile liquidare al soldato in congedo Rolando Landi*

la pensione privilegiata ordinaria in quanto l'infermità crisi ansiose depressive è stata giudicata non dipendente da causa di servizio dalla commissione medico ospedaliera di Livorno.

Per lo stesso motivo, deceduto il militare, non ha potuto essere accolta la domanda di pensione avanzata dal signor Giuseppe Landi padre del giovane.

I due decreti negativi sono stati trasmessi il 2 maggio 1986 al sindaco del comune di Vagli di Sotto (Lucca) per la notifica.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

MATTEOLI. — Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

sabato 8 marzo 1986 in palazzo Vecchio a Firenze, con il patrocinio del comune di Firenze, della provincia di Firenze, della regione Toscana, si è svolto un dibattito promosso, secondo l'ordine iscritto nell'invito, dall'Arci Toscana, dall'Arci comitato di Firenze, dalla sinistra indipendente e da « Magistratura democratica », sul tema: « Stragi, le ragioni e le impunità »;

tale dibattito nella sostanza 'altro non è che la presentazione e quindi la pubblicizzazione per la vendita del libro *Eversione di destra, terrorismo, stragi* edito da Franco Angeli, con scritti, fra gli altri, dei giudici Vittorio Borraccetti, Pier Luigi Vigna, Rosario Minna, Mario Rotella;

a tale dibattito sono intervenuti come relatori i giudici sunnominati che, caso di non poco conto, sono stati e sono tutti impegnati in delicate istruttorie per fatti connessi all'oggetto della conferenza —

come giudichino questa frenetica mania di protagonismo in magistrati i cui comportamenti hanno effetti devastanti sull'ordinato svolgimento della giustizia, giustizia che per essere severa ed obiettiva necessita che coloro che sono chiamati a giudicare non si trasformino, come accade in Italia, in veicoli propa-

gandistici delle proprie convinzioni politiche, svolgendo i processi, anziché nelle severe aule dei tribunali, sulle piazze, nelle interviste, nei convegni. (4-14315)

RISPOSTA. — Nel comportamento dei magistrati intervenuti come relatori al convegno tenutosi in Firenze a palazzo Vecchio sul tema: Stragi: le ragioni e le impunità — che non risulta fosse legato alla presentazione del libro *Eversione di destra, terrorismo, stragi* — non si ravvisano elementi suscettibili di valutazione in sede disciplinare.

Pertanto, non sussistono gli estremi per iniziative di competenza di questo Ministero.

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

MEMMI. — Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che la grotta « Romanelli » sita in Castro (Lecce) per gli enormi depositi ossiferi presenti e per la gran quantità di manufatti del paleolitico rinvenuti è ritenuta dai paleontologi una delle più importanti d'Europa. In essa è stato per la prima volta individuato in Italia e studiato un deposito del paleolitico. All'interno, sulle pareti, sono incisi numerosi graffiti rappresentanti animali ed eccezionali figure pettiniformi e geometriche;

fatto presente che per queste sue eccezionali caratteristiche la grotta « Romanelli » è da anni chiusa al pubblico da un'enorme cancellata in ferro, piena di ruggine e abbandonata, tanto da impedire ai turisti di visitarla e da permettere ad ignoti vandali e ladri di aprire un varco sulla cancellata ed avere tempo per saccheggiare gli importanti depositi di fossili di cui la grotta è piena —:

quali iniziative si intendono intraprendere per salvare dalla devastazione vandalistica i tesori scientifici rimasti dalla preistoria salentina, per proteggere adeguatamente e difendere dai depreda-

tori la grotta « Romanelli » che, invece, va consegnata allo studio degli scienziati.  
(4-11963)

**RISPOSTA.** — *Poiché la grotta Romanelli sita in Castro (Lecce) contiene importantissimi depositi archeologici, non è da ritenersi inutile la messa in opera di un cancello che ne eviti il danneggiamento da parte di turisti e visitatori occasionali.*

*Il fatto che ignoti vandali forzino sistematicamente il predetto cancello e sconvolgano i depositi antichi, è fatto purtroppo vero, ma al quale risulta assai difficile porre rimedio, data la posizione isolata della grotta stessa e l'impossibilità di effettuare un servizio di vigilanza continuo per ventiquattro ore su ventiquattro.*

*In tali circostanze, questa Amministrazione non può fare altro che intensificare l'attuale sorveglianza e provvedere alla riparazione delle sbarre del cancello ogni volta che queste vengono divelte; inoltre nell'anno 1986 è prevista la sostituzione integrale del vecchio cancello.*

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: GULLOTTI.

**NICOTRA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se risponde a verità che, nonostante fossero scoperti presso i vari uffici giudiziari di Catania alcuni posti di Direttore di sezione di Cancelleria, non si sia ritenuto di disporre la copertura con i neo-funzionari Sebastiano Corso, Maria Aliffi, Salvatore Alicata, Alfio Castorina e Roberto Battista, segretari giudiziari in servizio nel tribunale di Siracusa, nominati in forza della « legge Tantalo » nel grado iniziale della carriera direttiva delle Cancellerie e segreterie giudiziarie, i quali sono stati invece assegnati a sedi disagiate e lontane, come Sciacca, Paternò, Scicli, Niscemi e Messina;

se non intenda, per evitare che gli interessati rinuncino alla promozione, disporre un'accurata ricognizione dei posti

disponibili negli uffici di Catania, destinandovi i predetti nuovi funzionari.  
(4-10165)

**RISPOSTA.** — *Al 21 maggio 1985, data di emanazione del decreto ministeriale con il quale sono state conferite le funzioni di cancelliere a 71 segretari giudiziari — tra i quali quelli citati nell'interrogazione — negli uffici giudiziari di Siracusa non vi erano posti vacanti della ex carriera direttiva.*

*La prima vacanza di detti posti si è avuta in data 4 aprile 1986.*

*Sempre al 21 maggio 1985 negli uffici di Catania erano vacanti cinque posti.*

*Al fine di non eludere le giuste aspettative dei funzionari di maggiore anzianità, che, già all'epoca, indipendentemente dalla pubblicazione, avevano presentato istanza di trasferimento per quegli uffici, tutti i posti vacanti negli uffici giudiziari di Siracusa e Catania sono stati messi a concorso con telex del 21 aprile 1986; pertanto, anche i funzionari di cui all'interrogazione potranno partecipare, al pari degli altri, alla loro copertura.*

Il Ministro di grazia e giustizia: MARTINAZZOLI.

**NICOTRA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso la nota dell'ufficio stampa del ministro indirizzata al giornale *La Sicilia* con la quale si replica ad un servizio del giornalista Tony Zermo che aveva giustamente denunciato i ritardi inspiegabili nell'approntamento da parte degli organi ministeriali della convenzione per l'affidamento della gestione dell'aeroporto catanese all'ASAC, appositamente costituita circa cinque anni fa —:

se non ritiene che sia trascorso già tantissimo tempo per acquisire i pareri del Consiglio superiore dell'aviazione civile e del Consiglio di Stato e che i « beduini del sud » abbiano già col decorso del tempo recepito le tematiche della gestione aeroportuale;

quali ulteriori ritardi devono ancora registrarsi per la stipula della convenzione definitiva.  
(4-11167)

RISPOSTA. — *Nel 1981 è stata avviata la razionalizzazione del settore delle gestioni aeroportuali studiando, tra l'altro, uno schema standard di convenzione, cui ricondurre di volta in volta la regolamentazione della concessione a terzi della gestione, totale o parziale, di scali nazionali.*

*È stata, altresì elaborata una approfondita procedura istruttoria, (di cui la stipula di convenzione costituisce l'atto conclusivo), improntata anch'essa a principi totalmente innovatori e tendente ad accertare l'idoneità tecnica, finanziaria, economica ed operativa dell'aspirante gestore nonché a valutare compiutamente i costi-benefici derivanti allo Stato dall'affidamento aeroportuale.*

*La messa a punto dello schema di convenzione, nonché della procedura istruttoria, ha richiesto tempi non brevi per la necessità, tra l'altro, di acquisire, sulla bozza di convenzione, il parere dei dicasteri finanziari, incidendo dette gestioni sui costi ed entrate di pertinenza statale.*

*A seguito di osservazioni dei predetti dicasteri, la bozza di convenzione tipo ha subito alcuni affinamenti, fino alla definitiva stesura sulla quale è stato acquisito il pieno consenso dei Ministeri del tesoro e delle finanze.*

*I tempi sono stati necessariamente lunghi in quanto la razionalizzazione della materia ha investito anche la questione della determinazione del canone concessorio, che ha richiesto la messa a punto, di concerto con il Ministero delle finanze, di criteri di computo validi per tutto il territorio nazionale.*

*Pertanto, solo nel corso dell'anno 1985, acquisito, come si è detto, il parere dei dicasteri interessati sullo schema di concessione, anche l'ASAC ha dato la propria accettazione di massima.*

*Il predetto schema è stato, quindi, inoltrato al consiglio superiore dell'aviazione civile per il parere di competenza. Ottenuto quest'ultimo, occorrerà, infine, il parere del Consiglio di Stato.*

*Nel corso di tale complesso processo innovativo si è esaminata, d'intesa con le regioni, l'opportunità di favorire la costituzione di società a prevalente capitale pub-*

*blico cui affidare la gestione parziale di scali nazionali, nonché società, rispondenti a detta caratteristica, che inoltravano istanze in tal senso.*

*Tra queste vi è la società ASAC a cui sono stati affidati in regime precario, ai sensi dell'articolo 38 del codice della navigazione, la gestione della vecchia e poi della nuova aerostazione di Catania e di alcuni servizi aeroportuali, in attesa di regolamentare in maniera definitiva la concessione con convenzione ventennale.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

NICOTRA. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che*

*il dipartimento marittimo del basso Tirreno, su richiesta di « Maregenimil » di Augusta, con decreto del 20 novembre 1985 ha imposto per la durata di anni 5 delle servitù militari nel territorio di Melilli e Priolo Gargallo, comuni della provincia di Siracusa, a protezione di due opere militari una in contrada Palombara e l'altra in territorio di Priolo;*

*il vincolo di servitù appare molto ampio ed abbraccia un'area che potrebbe essere più delimitata;*

*quanto meno sarebbe stato opportuno e appare opportuno sentire le amministrazioni comunali interessate e soprattutto gli amministratori del comune di Melilli —:*

*se non intenda disporre un riesame delle servitù medesime in contraddittorio con le amministrazioni comunali del luogo e compatibilmente con le esigenze di sicurezza.* (4-14176)

RISPOSTA. — *La marina militare sta conducendo un approfondito riesame delle servitù militari gravanti sull'area Melilli-Priolo, al fine di ridurle al minimo indispensabile e venire incontro, in tal modo, alle esigenze degli enti locali e dei proprietari privati della zona.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

NICOTRA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

notizie di stampa hanno messo in evidenza il problema di alcuni trattati internazionali (Thailandia, USA, Canada, eccetera), in base ai quali si consentirebbe ai detenuti di nazionalità italiana arrestati e condannati in quei paesi di poter scontare la pena nelle carceri italiane;

è da escludere qualsiasi responsabilità del Ministero di grazia e giustizia sui ritardi della ratifica di tali trattati, che spetta ai due rami del Parlamento;

per dare concreta attuazione ai trattati stessi sarà necessaria anche la modifica di alcune norme dei codici penali —:

se ritiene di fornire ogni informazione al Parlamento, al fine di sensibilizzare i parlamentari ad un argomento che ha risvolti umani notevolissimi. (4-15389)

RISPOSTA. — *L'Italia ha sinora negoziato e firmato i seguenti due accordi internazionali:*

*convenzione sul trasferimento delle persone condannate (Strasburgo, adottata il 21 marzo 1983 e firmata dall'Italia il 20 marzo 1984);*

*trattato di cooperazione per l'esecuzione delle sentenze penali tra il Governo della Repubblica italiana ed il governo del regno di Thailandia (Bangkok 28 dicembre 1984).*

*Il primo di questi due accordi, elaborato nell'ambito del Consiglio d'Europa, è stato ratificato anche dal Canada e dagli Stati Uniti d'America.*

*In base a questi accordi sarà possibile che cittadini italiani, condannati a pena detentiva nei paesi che sono parte degli accordi stessi, vengano trasferiti in Italia perché qui continuino ad espriare la pena.*

*I disegni di legge per la autorizzazione alla ratifica dei due accordi sono stati già approvati dal Senato e presentati alla Camera dei deputati (essi recano, rispettivamente il numero 3557/atto Camera e 3556/atto Camera.*

*I due accordi internazionali necessitano, affinché essi possano trovare pratica applicazione nel sistema penale italiano, di un insieme di specifiche norme di attuazione. Tali disposizioni dovrebbero disciplinare, secondo quanto esplicitamente rilevato nelle relazioni che accompagnano i due disegni di legge, sia gli aspetti processuali (che non sono regolati nella normativa pattizia), sia quegli aspetti sostanziali che la normativa convenzionale esplicitamente ha lasciato alla regolamentazione interna delle parti. Per altro nel predisporre i disegni di legge in oggetto si è preferito non inserirvi le norme di attuazione, ma piuttosto elaborare un quadro normativo interno generico che disciplini la materia nella sua interezza per consentire l'attuazione di tutte le convenzioni internazionali stipulate in futuro.*

*A ciò provvede il disegno di legge concernente: Effetti delle sentenze penali straniere. Esecuzione all'estero delle sentenze penali italiane, presentato al Senato il 24 marzo 1986 (atto Camera n. 1741/Senato), i cui titoli settimo e ottavo contengono inoltre specifiche previsioni intese a risolvere i peculiari problemi di coordinamento tra questa normativa e le disposizioni dei due accordi in oggetto.*

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

PALMIERI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che le notizie secondo cui il Ministero dei trasporti si appresterebbe ad eliminare molte linee ferroviarie e tra queste le linee: Venezia-Bassano; Bassano-Trento; Vicenza-Schio, sta suscitando tra queste popolazioni (lavoratori, studenti, associazioni imprenditoriali, amministratori locali) molte giustificate preoccupazioni in quanto eventuali amputazioni potrebbero contribuire ad emarginare sul piano economico e sociale queste comunità —:

se non ritenga opportuno e necessario sospendere ogni decisione in merito e di addivenire nel contempo ad un incontro con i rappresentanti delle comunità locali del Veneto, i sindacati, i parlamen-



tari vicentini e veneti onde poter esaminare in modo approfondito questo importante problema. (4-10994)

**RISPOSTA.** — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.*

*Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.*

*Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esi-*

*genze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri; la linea Venezia-Bassano-Trento fa parte di questo gruppo di linee.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali. La linea Bivio Bacchiglione-Schio è compresa in tale rete.*

*3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.*

*Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:*

*la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;*

*la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986 e poi rinviata al 28 settembre 1986 come più avanti specificato, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;*

*la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.*

*Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.*

*Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.*

*Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.*

*Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PARLATO. — Al Ministro per i beni culturali ed ambientali. — Per conoscere:

se a suo tempo l'ATAN si sia munita del prescritto parere favorevole della competente Soprintendenza per abbattere l'edificio ottocentesco, ed in particolare la facciata, della stazione inferiore della funicolare di Chiaia, sita in via

Parco Margherita in Napoli e che bene si armonizzava — a differenza dell'attuale — con gli edifici d'epoca che caratterizzano l'arteria o se abbia provveduto all'abbattimento ed alla ricostruzione in dispregio delle norme che tutelano l'ambiente architettonico;

in tale ultimo caso quali iniziative sono state o siano per essere assunte per la riduzione in pristino dell'edificio così aberrantemente trasformato. (4-05927)

RISPOSTA. — La zona di Napoli in cui è ubicata la stazione inferiore della funicolare di Chiaia è vincolata ai sensi della legge del 29 giugno 1939, n. 1497.

Pertanto agli atti del competente ufficio periferico di questa Amministrazione risulta che l'ATAN (Azienda tranvie e autofilovie di Napoli) richiese ai sensi della citata legge n. 1497 del 1939, il parere per la demolizione e la ricostruzione delle stazioni della funicolare di Chiaia e che la pratica relativa è stata trasmessa alla regione Campania, alla quale, per effetto del decreto del Presidente della Repubblica del 27 luglio 1977, n. 616, era stata delegata la tutela paesaggistica.

Nel febbraio 1979, la regione Campania approvò il progetto per la demolizione e la ricostruzione delle stazioni della funicolare di Chiaia e, successivamente, il 15 settembre 1981 approvò un nuovo progetto preveniente la demolizione e la ricostruzione del fabbricato della stazione inferiore che nel frattempo era stato demolito.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: GULLOTTI.

PARLATO, ALMIRANTE, PAZZAGLIA, ABBATANGELO, AGOSTINACCHIO, ALOI, DEL DONNO, GUARRA, LO PORTO, MACALUSO, MANNA, MAZZONE, MENNITTI, POLI BORTONE, RALLO, SOSPIRI, TATARELLA, TRANTINO, TRINGALI e VALENSISE. — Ai Ministri dei trasporti, per il coordinamento della protezione civile, del turismo e spettacolo e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per conoscere — premesso

che tra i cosiddetti rami secchi delle ferrovie dello Stato si rischia di tagliare anche tronchi essenziali, invece, alla mobilità territoriale, alla protezione civile, al turismo, al freno da porre urgentemente all'esodo di proporzioni bibliche dalle montagne e dalle colline come è il caso della linea ferroviaria Carpinone-Sulmona di 109 km che insensatamente è stata inserita tra le linee ferroviarie da sopprimere (insieme alla Benevento-Campobasso-Termini Imerese) così da penalizzare in misura irreversibile l'alto Molise e l'Abruzzo —:

se risulti che i comuni interessati dalla linea ferroviaria in parola sono Pesche, Pettoranello, Carpinone, Sessano, Pescocostanzo, Chiausci, Carovilli, Roccascura, Vastogirardi, S. Pietro Avellana, Capracotta, Rionero Sannitico, Castel di Sangro, Montenero, Alfedena, Roccaraso, Rivisondoli, Campo di Giove e Sulmona;

se risulti che moltissimi di questi comuni sono interessati da un vasto movimento turistico invernale ed estivo;

se risulti che l'intera zona attraversata è stata dichiarata ad alto rischio sismico e che quindi, in caso di terremoto, la linea ferroviaria potrebbe svolgere un ruolo essenziale;

se risulti che la linea ferroviaria tocca paesi il cui spopolamento potrebbe ulteriormente aggravarsi a seguito dell'ulteriore isolamento che la soppressione produrrebbe;

se risulti che il traffico passeggeri sulla linea in questione ascenda ad alcune migliaia di persone al mese nei periodi di bassa stagione ed a molte migliaia durante la stagione turistica invernale ed estiva;

se, nonostante tutto questo, si intenda ugualmente perseguire l'insano progetto di un ulteriore definitivo isolamento del Molise dal resto dell'Italia.

(4-12559)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predispo-

sizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale e con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché

ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Circa la linea Sulmona (L'Aquila)-Carpinone (Isernia), di 118,1 chilometri, si fa presente che essa è compresa nel gruppo di linee di cui al predetto punto 2).

Per quanto concerne, in particolare, la linea Benevento-Campobasso-Termoli (Campobasso), di 172 chilometri, si precisa che essa va distinta in due tratte: la prima, Benevento-Campobasso, di 84 chilometri, è compresa nel gruppo di linee di cui al citato punto 1-b) (rete integrativa); la seconda, Campobasso-Termoli, di 88 chilome-

tri, è, invece, compresa nel gruppo di linee di cui al già citato punto 2).

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi e società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PASTORE. — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere quali motivi ostano alla definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, relativa al signor Giovanni Violetta, nato a Savona il 12 agosto 1926 ed ivi residente in via Milano

11 G/3 (numero di posizione INPS 107010). L'interrogante fa presente che la domanda di ricongiunzione risale al 16 maggio 1979 e che, da quella data, l'interessato non ha mai ricevuto cenno di riscontro. (4-12483)

*RISPOSTA.* — *Quest'Amministrazione ha conferito al signor Giovanni Violetta la pensione ordinaria di annue lorde lire 6.850.500 a decorrere dal 1° marzo 1983, oltre l'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 della legge 22 novembre 1962, n. 1646, per la valutazione dei servizi da lui resi dal 6 al 29 marzo 1959 e dal 20 aprile 1959 al 28 febbraio 1983 nonché di anni uno e mesi sei riscattati onerosamente e 15 anni e sette mesi ricongiunti ex legge n. 29 del 1979, il cui provvedimento è stato adottato contestualmente a quello relativo al trattamento di quiescenza, previo pagamento del contributo di lire 4.501.280.*

*A tal riguardo si precisa che in data 21 maggio 1986 è stata chiesta l'accettazione dell'interessato al pagamento dell'onere predefinito.*

*Si assicura, comunque, l'interrogante che appena pervenuta la risposta del signor Violetta saranno ultimati gli atti di conferimento e di pagamento della pensione che verranno poi spediti, rispettivamente, al comune di Savona ed alla direzione provinciale del Tesoro della stessa città.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

*PASTORE.* — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi che ritardano la liquidazione della pensione di privilegio (e relativi arretrati) nei confronti della signora Como Maria Luisa vedova Rocco, residente in Savona via Carissimi e Crotti 3/24 (numero di posizione della pratica 7120285). L'interrogante fa presente che l'interessata, con atto sottoscritto in data 26 settembre 1985 e rivolto al Ministero del tesoro (e per conoscenza all'INPS), ha autorizzato la CPDEL a trattenere, in sede di pagamento degli arretrati della pensione di privilegio conferita in suo favore, la somma comprensiva degli inte-

ressi di cui è debitrice nei confronti dell'INPS. Pertanto, a giudizio dell'interrogante, non esistono motivazioni valide a ritardare ulteriormente la liquidazione delle spettanze dovute all'interessata.

(4-14110)

*RISPOSTA.* — *Quest'Amministrazione ha provveduto alla riliquidazione della pensione della signora Maria Luisa Como, nella misura di annue lorde lire 3.727.000 a decorrere dall'11 giugno 1976, per concessione del trattamento privilegiato indiretto. Per dar corso agli ulteriori adempimenti, quest'Amministrazione è tuttora in attesa che la sede INPS di Savona, in risposta alla ministeriale del 21 marzo 1986 n. 7.120.285 diretta per conoscenza all'interessato, comunichi la somma comprensiva degli interessi composti al saggio annuo del 3 per cento di cui quest'istituto è creditore.*

*Si assicura, comunque, l'interrogante che appena pervenuta la risposta dell'INPS saranno definiti gli atti di conferimento e di pagamento della pensione da inviare, rispettivamente, al comune di Savona ed alla direzione provinciale del Tesoro della stessa città.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

*PATUELLI.* — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere qual'è lo stato dei lavori relativi al riammodernamento della ferrovia Faentina e quali sono le previsioni relative al completamento degli stessi.

(4-14996)

*RISPOSTA.* — *L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che i lavori per il ripristino del tratto Firenze-San Piero a Sieve, compreso l'impianto del controllo centralizzato del traffico della linea Pontassieve-Borgo San Lorenzo, furono previsti nel programma di utilizzo delle somme stanziato con la legge 12 febbraio 1981, n. 17, per un importo di 19,6 miliardi di lire, integrati, con legge 26 aprile 1983, n. 130 con 3,1 miliardi per revisione prezzi.*

*Per il miglioramento delle condizioni di esercizio della tratta San Piero a Sieve-*

Borgo San Lorenzo, per la sistemazione di alcuni passaggi a livello nella tratta Borgo San Lorenzo-Pontassieve e per la costruzione di fabbricati alloggi, è stata concessa una ulteriore somma complessiva di 9,2 miliardi di lire a carico di altre fonti di finanziamento.

Per l'esiguità dei fondi disponibili fu approvata una prima fase funzionale degli interventi consistente nel ripristino, compreso attrezzaggio, della tratta Firenze-Caldine e, limitatamente alla sola sede, della tratta da Caldine al chilometro 9,521, nonché nella realizzazione del controllo centralizzato del traffico della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Detti interventi sono stati affidati all'impresa ALOSA di Roma, mediante concessione di prestazioni integrate per un importo di 14,4 miliardi di lire.

Per dare corso all'esecuzione della seconda fase funzionale, consistente nel ripristino di parte del tratto incluso fra il chilometro 9,521 e San Piero a Sieve, la legge 22 dicembre 1984, n. 887 ha concesso un ulteriore finanziamento di 59 miliardi, per altro insufficienti per completare l'intero anello del Mugello.

Con il primo atto integrativo alla concessione, dell'importo di 13,7 miliardi di lire, approvato con decreto ministeriale del 19 dicembre 1985, è stata avviata la realizzazione di parte delle opere previste in esecuzione nella concessione stessa, consistenti nel ripristino, escluso attrezzaggio, della tratta dal chilometro 4,207 al chilometro 9,052 (Caldine), nell'apertura degli imbocchi delle gallerie tra il chilometro 9,052 (Caldine) ed il chilometro 15,125, distrutti nel corso della guerra 1940-45 e nella realizzazione del controllo centralizzato del traffico nella tratta Borgo San Lorenzo-Rufina della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

I cantieri di lavoro stanno ora operando per il consolidamento delle strutture delle gallerie comprese nel tratto tra il chilometro 4,207 ed il chilometro 9,052.

Per il ripristino della tratta Caldine-San Piero a Sieve, l'impresa concessionaria ha già elaborato il progetto, ottenendo, per la tratta Vaglia-San Piero a Sieve, il benestare degli enti interessati, mentre per la tratta

Caldine-Vaglia la locale commissione beni ambientali ha espresso un parere sospensivo in base all'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n. 431, essendo la zona sottoposta a vincolo di tutela paesaggistica.

Le ferrovie dello Stato prevedono che i lavori per l'intero ripristino del tratto Firenze-San Piero a Sieve possano essere conclusi per l'inverno 1990, sempre che pervengano in tempo utile i benestare richiesti e che continui regolarmente il flusso dei necessari rifinanziamenti, considerato che ad oggi la previsione di spesa per il potenziamento dell'intero anello del Mugello ammonta circa a 130 miliardi di lire, ivi compresi quelli già finanziati (circa 90).

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PAZZAGLIA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere se non ritenga di dover adottare urgentemente i provvedimenti necessari per la realizzazione completa del nuovo tracciato a quattro corsie della strada statale fra Siniscola ed Olbia, della quale sono stati realizzati pochi chilometri. Nel rappresentare l'assurdità di lavori urgenti realizzati in tanti anni, fa presente che la strada Abbasanta-Olbia iniziata da tanto tempo e della quale la Siniscola-Olbia è un tratto, rappresenta la via di congiungimento delle zone Sud della strada statale Carlo Felice con il porto della Gallura e quindi interessa tutte le zone del centro e del sud dell'isola, oltre s'intende Nuoro e comuni vicini. (4-08692)

RISPOSTA. — Il tracciato della strada statale a quattro corsie lungo l'itinerario Siniscola (Nuoro)-Olbia (Sassari) è allo stato attuale completamente progettato e di esso sono stati completati i lotti compresi tra Siniscola e Posada (Nuoro) e sono stati appaltati ed in corso di costruzione i successivi primi tre lotti del tronco San Simone-San Teodoro per uno sviluppo complessivo di metri lineari 11.276 e per un impegno di spesa di oltre lire 48 miliardi 600 milioni complessivamente.

I tratti non ancora appaltati, e cioè il lotto di collegamento tra Posada e San Si-

mone ed il completamento fra San Teodoro ed Olbia, sono stati, come sopraddetto, progettati e nel piano decennale della viabilità di grande comunicazione — prima fascia d'interventi — ne è stato previsto, unitamente ad altre opere, anche il loro finanziamento per un totale di lire 113 miliardi e 900 milioni sotto il titolo: strada statale n. 131 DCN (Carlo Felice diramazione centrale nuorese) strada statale n. 125 orientale sarda — completamento itinerario Abbassanta (Oristano)-Olbia.

Tale stanziamento, compatibilmente con la disponibilità effettiva, permetterà l'esecuzione di tutte le istruttorie necessarie per completare la costruzione della citata strada a quattro corsie lungo tutto l'itinerario fra l'innesto sulla strada statale n. 131 Carlo Felice e l'innesto sulla tangenziale di Olbia (strada statale n. 125).

Il Ministro dei lavori pubblici:  
NICOLAZZI.

PEDRAZZI CIPOLLA. — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere i motivi che ritardano la definizione della pensione di guerra della signora Bertolotti Natalina vedova Grecchi Mario, residente a Cassina de' Pecchi (Milano) in via Roma, 77 posizione 795518/G. L'interrogante fa presente che sono state trasmesse al Ministero in data 23 marzo 1984 le dichiarazioni sostitutive richieste e che a tutt'oggi la signora Bertolotti non ha ricevuto alcun riscontro. (4-15056)

RISPOSTA. — La certificazione reddituale, cui accenna l'interrogante, risulta effettivamente pervenuta ed acquisita al fascicolo degli atti n. 79551/G (e non 795518/G) relativo alla signora Natalina Bertolotti, vedova risposata dell'ex militare Mario Bossi.

In tale certificazione, però, è stato indicato solo il reddito prodotto dalla suddetta istante e non anche quello del secondo marito, signor Mario Grecchi, come specificato nella richiesta rivolta da questa Amministrazione, in data 13 febbraio 1984, al comune di Cassina de' Pecchi.

L'acquisizione della cennata certificazione reddituale, riveste carattere di partico-

lare importanza per la definizione della pratica in questione. E ciò per il disposto di cui all'articolo 42 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.

In base a tale norma, infatti, per le vedove del militare deceduto a causa della guerra che contraggono nuovo matrimonio, occorre far luogo ad accertamenti di natura economica nei riguardi del coniuge. E ciò per stabilire se, nei confronti delle medesime, ricorrano, o meno, le condizioni di legge per poter fruire del trattamento pensionistico di guerra.

Si è reso necessario, quindi, al fine di completare la occorrente certificazione, interessare direttamente la signora Bertolotti, in data 29 maggio 1986, perché trasmetta la certificazione relativa al reddito posseduto dal marito a far tempo dal 1979. In pari data, inoltre, essendo risultata incompleta la certificazione reddituale della signora Bertolotti, perché limitata al 1982, la medesima è stata invitata a voler precisare — ai fini della concessione, in aggiunta alla pensione eventualmente spettante dell'assegno di maggiorazione di cui all'articolo 39 del succitato decreto del Presidente della Repubblica n. 915 — anche l'ammontare del proprio reddito prodotto successivamente alla data sopra indicata e a far pervenire, altresì, il certificato di morte del secondo marito, essendo emerso, dall'intervento dell'interrogante, che la predetta è rimasta nuovamente vedova.

Appena la signora Bertolotti avrà fatto pervenire la certificazione di cui sopra è cenno, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, i provvedimenti del caso.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

PELLEGATTA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Valentino Arrighi nato a Como il 9 agosto 1944 ed ivi residente in via Volpati n. 5.

L'interessato, è dipendente dell'USL n. 12 di Cantù, la domanda è la numero 257703 ed il numero di posizione CPDEL

è il 745611; l'Arrighi, ha inoltre chiesto il riscatto del servizio militare; da parecchio tempo attende risposta alle due domande. (4-12617)

**RISPOSTA.** — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 del signor Valentino Arrighi, cui è stato attribuito il n. 257.703 e per il quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Como e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 12 di Cantù, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

*Per quanto concerne il riscatto del servizio militare, si precisa che quest'Amministrazione, con nota del 19 maggio 1986, n. 7456411, diretta per conoscenza all'interessato, ha chiesto alla unità sanitaria locale n. 12 di Cantù i documenti necessari per l'adozione di tale provvedimento.*

*Si assicura, comunque, l'interrogante che, appena pervenuti i documenti suddetti, sarà dato corso alla domanda di riscatto del servizio militare.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

**PELLEGATTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere a che punto trovasi la pratica intestata a Lomazzi Maria Franca nata a Solbiate Olona (Varese) il 16 luglio 1946 e residente in Busto Arsizio via Masaccio, 12.

*L'interessata ha chiesto la ricongiunzione dei periodi assicurativi (legge n. 29 del 1979) in data 16 giugno 1981 ed è già in possesso del tabulato TRC/01-bis dell'INPS di Varese. Inoltre, avendo prestato servizio presso l'unità sanitaria locale n. 8 di Busto Arsizio ed aver contratto infermità dipendente da causa di servizio, in data 31 gennaio 1984 veniva collocata a riposo; la stessa in data 3 dicembre 1984 ha chiesto la pensione privilegiata per i motivi sopra esposti. La Lomazzi non ha*

*più avuto notizie in merito. La posizione CPDEL, porta il numero 7/105238.*

(4-14213)

**RISPOSTA.** — *Questa Amministrazione, con lettera del 5 aprile 1986, ha informato la signora Maria Franca Lomazzi che, nel caso di conferimento della pensione di privilegio, non verrà dato corso alla domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 del 1979, perché ininfluyente ai fini dell'eventuale trattamento di quiescenza privilegiato.*

*Nel contempo, per la definizione della pratica di pensione di privilegio, è stata interessata la prefettura di Varese, competente ad esperire la speciale istruttoria di cui all'articolo 54 del regolamento approvato con decreto luogotenenziale 7 gennaio 1917, n. 295.*

*Si assicura, comunque, l'interrogante che questa Amministrazione, appena in possesso del verbale della menzionata prefettura, darà corso all'ulteriore iter amministrativo per l'eventuale conferimento della pensione di cui trattasi.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

**PELLEGATTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Mulazzani Giuseppe nato a Magnago (Milano) il 12 agosto 1938 ed ivi residente in via A. Vespucci n. 23.

*L'interessato è dipendente della USL n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del tabulato TRC/01 bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 3 marzo 1981; il Mulazzani è in attesa del relativo decreto.* (4-14408)

**RISPOSTA.** — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 del signor Giuseppe Mulazzani, cui è stato attribuito il n. 306646 e per la quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Varese e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 8 di Busto Arsizio,*



*questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Galli Maria Luisa nata a Gorla Minore (Varese) il 23 maggio 1939 ed ivi residente in via Fratelli Cairoli, n. 15.

L'interessata, è dipendente della USL n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del modello TRC/01-bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 7 gennaio 1981, n. 284644; la Galli, prevede il pensionamento in tempi brevi e pertanto è in attesa del relativo decreto. (4-14411)

RISPOSTA. — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 della signora Maria Luisa Galli, cui è stato attribuito il n. 284644 e per la quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Varese e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 8 di Busto Arsizio, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere: quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Bassetti Luigi nato il 22 luglio 1939 e residente in Busto Arsizio in via Buratana 25.

L'interessato è dipendente dell'U.S.S.L. n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del tabulato TRC/01-bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 3 luglio 1979; il Bassetti prevede il pensionamento in tempi brevi ed è ancora in attesa di notizie in merito. (4-15063)

RISPOSTA. — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 del signor Luigi Bassetti, cui è stato attribuito il n. 133678 e per la quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Varese e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 8 di Busto Arsizio, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere: quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge n. 29 del 1979, intestata a Calcaterra Antonino nato a S. Fratello (Messina) il 29 settembre 1934 e residente in Busto Arsizio, viale Stelvio 117.

L'interessato è dipendente dell'U.S.S.L. n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del modello TRC/01-bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 11 marzo 1982; da allora il Calcaterra non ha più avuto notizie.

Nella identica situazione, trovasi la moglie Lorello Eloisa nata a S. Fratello (Messina) il 6 agosto 1939 e residente in Busto Arsizio viale Stelvio 117. L'interessata, è pure dipendente dell'U.S.S.L. n. 8, è già in possesso del modello TRC/01-bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 5 settembre 1981; la Lorello prevede il pensionamento in tempi brevi e pertanto è in attesa del relativo decreto. (4-15064)

RISPOSTA. — *A seguito di presentazione della domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 della signora Eloisa Lorello, cui è stato attribuito il n. 330258 e per la quale sono già pervenuti il prospetto contributivo da parte dell'INPS di Varese e la retribuzione riferita alla data della domanda della unità sanitaria locale n. 8 di Busto Arsizio, questa Amministrazione ha predisposto l'apposito foglio notizie per il centro elaborazione dati che provvederà quanto prima all'emanazione degli atti relativi alla ricongiunzione richiesta.*

*Per quanto riguarda, invece, il signor Antonino Calcaterra, si precisa che, nonostante le più accurate ricerche, nessuna domanda di ricongiunzione ex legge n. 29 del 1979 è stata rinvenuta agli atti di quest'Amministrazione.*

*Infatti, nel suo fascicolo previdenziale, oltre a due deliberazioni adottate dall'ospedale di circolo di Busto Arsizio, vi è unicamente una comunicazione dell'INPS di Varese, datata 25 gennaio 1982, con la quale quell'istituto comunica che il signor Calcaterra ha rilasciato dichiarazione scritta di rinuncia irrevocabile a riscattare ai fini del trattamento di quiescenza a carico della CPDEL (Cassa previdenza dipendenti enti locali), i periodi di servizio militare prestatato. A seguito di tale rinuncia, l'INPS ha provveduto ad accreditare sulla posizione dell'interessato i contributi figurativi relativi a tale servizio.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

PICANO, BERNARDI GUIDO e MEROLLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere premesso che

la stampa ha pubblicato notizie sulle linee ferroviarie che è intenzione del ministro dei trasporti sopprimere, comprendendovi tutta la tratta Roccasecca-Sora-Avezzano;

dai colloqui avuti dal ministro con una delegazione di sindaci della zona è stato precisato che l'orientamento del Ministero è quello di mantenere il servizio

completo sulla tratta Roccasecca-Sora mentre su quella Sora-Avezzano verrebbe mantenuto solo il servizio merci;

l'intera linea è una delle infrastrutture essenziali per il sostegno delle aree industriali della Marsica, gravitante attorno ad Avezzano, e degli agglomerati di Sora-Isola Liri e di Cassino-Pontecorvo;

un'indagine giornaliera, condotta dalle amministrazioni comunali interessate, ha posto in risalto una frequenza giornaliera media di 3.678 viaggiatori, con punta di primo mattino e di media giornaliera, riversata sulle stazioni di Avezzano e di Sora di oltre 1.200 unità ed una frequenza in ragione d'anno di 1.342.470;

un paventato servizio sostitutivo avrebbe un onere economico sostitutivo rilevantissimo e fuori di qualsiasi logica economica, poiché il semplice riferimento alle ore di massima affluenza comporterebbe una minima disponibilità contemporanea di 25 *pullmans* soltanto per servire l'utenza in arrivo a Sora ed Avezzano, e l'ulteriore ipotesi di soddisfacimento delle utenze dell'intera giornata comporterebbe un costo di esercizio di circa 14 miliardi l'anno, senza tener conto del contestuale onere aggiuntivo di mantenimento della tratta ferroviaria per il trasporto merci;

spesso sulla linea Roccasecca-Avezzano vengono instradati treni espressi Pescara-Napoli, che non possono percorrere la linea normale;

la ventilata soppressione indurrebbe anche a profondi mutamenti urbani —

se non ritenga opportuno far riesaminare attentamente la validità economica e sociale del tratto in oggetto in vista d'un suo potenziamento e non di una soppressione, seppure parziale.

(4-12301)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non*

abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.

Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la forn-

tura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi. viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei

costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, in particolare, la linea Roccasecca (Frosinone)-Avezzano (L'Aquila), si precisa che essa va distinta in due tratte: la prima, Roccasecca-Sora, di 29,5 chilometri, è compresa nel gruppo di

linee di cui al precedente punto 2); la rimanente tratta, Sora-Avezzano, di 50 chilometri, caratterizzata da esiguo volume di traffico, è stata inserita nel gruppo di linee di cui al suddetto punto 3) - seconda fase, tra le linee cioè per le quali non sussiste, da un punto di vista dell'economia generale, un interesse al mantenimento del trasporto su rotaia viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

PIRO. — Al Ministro della difesa. — Per sapere:

quanti carabinieri nel 1985 si sono suicidati;

l'età dei carabinieri che si sono suicidati;

quanti carabinieri che si sono suicidati erano militari di carriera, quanti graduati;

in che località si sono suicidati;

qual'era il loro luogo di provenienza. (4-13914)

RISPOSTA. — I quesiti rivolti trovano risposta nello specchio che si trascrive.

*Militari dell'Arma dei carabinieri suicidatisi nel 1985.*

N. O.	Grado	Età	Località di nascita	Località del suicidio
1	Maresciallo maggiore A	50	Ragusa	Casalvecchio Siculo (Messina)
2	Maresciallo maggiore	47	Pofi (Frosinone)	Laterina (Arezzo)
3	Brigadiere	29	Trani (Bari)	Ripalimosani (Campobasso)

IX LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1986

*Militari dell'Arma dei carabinieri suicidatisi nel 1985.*

<i>N. O.</i>	<i>Grado</i>	<i>Età</i>	<i>Località di nascita</i>	<i>Località del suicidio</i>
4	<i>Appuntato</i>	47	<i>Castelvetrano (Trapani)</i>	<i>Albisola Superiore (Savona)</i>
5	<i>Carabiniere in rafferma</i>	23	<i>Cesiomaggiore (Belluno)</i>	<i>Villafranca Padovana (Padova)</i>
6	<i>Carabiniere in ferma</i>	23	<i>Roma</i>	<i>Campi Bisenzio (Firenze)</i>
7	<i>Carabiniere in rafferma</i>	25	<i>Pontremoli (Massa Carrara)</i>	<i>Marina di Massa (Massa Carrara)</i>
8	<i>Carabiniere in ferma</i>	22	<i>Borgonovo Val Tidone (Piacenza)</i>	<i>Nibbiano (Piacenza)</i>
9	<i>Carabiniere in ferma</i>	22	<i>Casagiove (Caserta)</i>	<i>Castelcampagnano (Caserta)</i>
10	<i>Carabiniere in ferma</i>	21	<i>Mazara del Vallo (Trapani)</i>	<i>Roma</i>
11	<i>Carabiniere in ferma</i>	21	<i>Cuneo</i>	<i>Gropello Cairoli (Pavia)</i>
12	<i>Carabiniere in ferma</i>	20	<i>Vigevano (Pavia)</i>	<i>Borgomanero (Novara)</i>
13	<i>Carabiniere in ferma</i>	20	<i>Venezia</i>	<i>Livorno</i>
14	<i>Carabiniere in ferma</i>	19	<i>San Giorgio (Ascoli Piceno)</i>	<i>Milano</i>
15	<i>Carabiniere ausiliario</i>	21	<i>Taranto</i>	<i>Roma</i>
16	<i>Carabiniere ausiliario</i>	19	<i>Alba (Cuneo)</i>	<i>Monforte D'Alba (Alessandria)</i>
17	<i>Carabiniere ausiliario</i>	22	<i>Partinico (Palermo)</i>	<i>Palermo</i>
18	<i>Carabiniere ausiliario</i>	21	<i>Bologna</i>	<i>Bologna</i>

PIRO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che

con la legge 15 dicembre 1972, n. 772 è stata riconosciuta l'obiezione di coscienza al servizio militare, istituendo il servizio civile sostitutivo;

dopo numerosi incontri fra Ministero della difesa (8<sup>a</sup> divisione obiettori di coscienza), rappresentanti degli enti convenzionati per l'utilizzo degli obiettori di coscienza e rappresentanti degli obiettori di coscienza, si è arrivati nel maggio 1985 alla stipula di una nuova convenzione;

l'assegnazione degli obiettori di coscienza è competenza del Ministero della difesa ma è regolata, per quanto riguarda gli enti convenzionati, dall'articolo 3 della convenzione richiamata;

la Corte costituzionale è intervenuta in materia con sentenza del 24 maggio 1985;

le convenzioni sono tuttora in vigore;

da alcuni mesi è diventato sistematico il non rispetto della lettera e della sostanza della convenzione, in particolare in relazione al disposto dell'articolo 3, non rispetto evidenziato dai sempre più numerosi casi di precettazione d'ufficio degli obiettori di coscienza, senza tener conto delle segnalazioni degli enti;

tale comportamento non manifesta criteri oggettivi, ma si contraddistingue per la casualità più netta —:

quali siano i criteri delle assegnazioni degli obiettori di coscienza;

quali i fondamenti legislativi e/o regolamentari di tali criteri;

se ritiene tali criteri legittimi.

(4-14349)

RISPOSTA. — *Per ovvi motivi l'assegnazione degli obiettori di coscienza agli enti convenzionati va fatta tenendo anche conto di esigenze obiettive dell'Amministrazione difesa. In tal senso dispone l'articolo 3 della convenzione.*

*L'assegnazione dipende, inoltre, da fattori variabili quali: precedenti di mestiere dei giovani, il titolo di studio, la capacità ricettiva dell'ente al momento del distacco e la tipologia dei programmi di impiego.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

PIRO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che la sezione di controllo della Corte dei conti, con delibera n. 1546 del 18 aprile 1985 ha ricusato il visto e la registrazione di un provvedimento relativo ad un sottufficiale dell'aeronautica militare, eccependo una errata valutazione dell'articolo 17 della legge 432 del 1981, che l'amministrazione aveva a giudizio dell'interrogante correttamente applicato;

considerato che gli scatti triennali di anzianità e le classi di stipendio del personale sottufficiale dell'aeronautica, della marina e dei carabinieri vengono decurtati, in base ad un principio che l'interrogante considera assurdo perché discriminerebbe i sottufficiali a seconda dell'arma di appartenenza imponendo ai sottufficiali che non fanno parte dell'esercito la restituzione di somme percepite in assoluta buona fede —:

come intenda regolarsi il Governo per evitare questa ingiusta penalizzazione. (4-14468)

RISPOSTA. — *Il problema è stato risolto con il decreto-legge 28 febbraio 1986, n. 49, il quale all'articolo 5 fornisce l'interpretazione autentica dell'articolo 17 della legge n. 432 del 1981, riconoscendo per tutti i sottufficiali l'inquadramento iniziale del quinto livello retributivo.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

PISICCHIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza delle agitazioni in atto delle popolazioni dei comuni di Spinazzola, Canosa, Minervino e delle proteste del consiglio comunale di Barletta contro la soppressione

della tratta ferroviaria Spinazzola-Barletta.

Premesso che

la proposta di soppressione del suddetto tronco avanzata dalla commissione di studio del Ministero dei trasporti, non ha tenuto conto della situazione logistica in cui si trovano i cittadini di quei centri già penalizzati per « l'isolamento » in cui si trovano, rispetto ad altri comuni;

per i lavoratori e gli studenti pendolari e per i cittadini che si recano presso gli uffici pubblici zonali (INPS, INAIL, eccetera), si creerebbero grossi problemi;

si creerebbero difficoltà anche ai comuni di Venosa e Palazzo S. Gervasio della confinante Basilicata i quali si collegano alla Puglia con questo mezzo ferroviario;

verrebbe completamente isolata e abbandonata Canne della Battaglia, raggiungibile solo per ferrovia o in automobile;

un servizio di autobus non sarebbe idoneo nella stagione invernale a causa delle frequenti nevicate nella zona Spinazzola-Canosa —:

alla luce delle motivazioni di particolare valore sociale che emergono dalle proteste dei cittadini di quei centri, se non si ritiene di mantenere e potenziare il tronco ferroviario di Spinazzola-Barletta. (4-12132)

**RISPOSTA.** — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.*

*Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.*

*Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato, definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.*

3) *Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.*

*Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:*

*la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;*

*la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;*

*la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.*

*Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.*

*Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.*

*Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.*

*Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.*

*Si fa presente che la linea Barletta-Spinazzola di 65,7 chilometri è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 3) - seconda fase.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

POLI BORTONE, RALLO E ALOI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che l'avvocato generale dello Stato Giuseppe Manzari è componente (non certo *ratione officii*) Consiglio superiore di sanità, del Consiglio di amministrazione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, della Commissione tributaria centrale e del consiglio scientifico del Progetto finalizzato del CNR sulla organizzazione della pubblica amministrazione — se si voglia disporre la revoca di tali designazioni (l'avvocato Manzari ha partecipato in qualche modo all'iter interno alla Avvocatura generale?) sia per il gravoso lavoro inerente la carica di avvocato generale, sia per omogeneità con i presidenti del Consiglio di Stato e della Corte dei conti e pari grado della magistratura ordinaria, sia per evidenti motivi di opportunità.*

*Infatti l'attività dei suddetti organismi può essere vagliata dalla Avvocatura generale in sede di pareri e contenzioso creando così una situazione di prevedibile imbarazzo per l'avvocato dello Stato cui il caso è assegnato, dovendo questi valutare anche l'operato del diretto superiore.*

(4-14849)



RISPOSTA. — *L'avvocato generale dello Stato Giuseppe Manzari è solito svolgere il lavoro del proprio istituto con continuità di attività e di orario.*

*Le cariche dal predetto ricoperte non risultano a tuttora essere incompatibili con quella di istituto né ratione materiae né tanto meno per assorbimento di tempo, in quanto si traducono in nomine tendenti a riconoscere una certa qual competenza di diritto nella persona specifica. Infatti si fa presente quanto segue.*

*L'incarico di membro del consiglio superiore di sanità è stato conferito all'avvocato Manzari come appartenente alla categoria dei benemeriti della sanità. Il consiglio superiore ha funzioni meramente consultive: nessun contrasto ne consegue tra i pareri emessi da tale organo e le attività istituzionali dell'Avvocatura.*

*La nomina dell'avvocato Manzari quale componente il consiglio di amministrazione delle Poste e delle telecomunicazioni, in seno al quale è prevista ex lege la presenza di un avvocato dello Stato, è stata fatta in data 23 febbraio 1982: l'articolo 26 della legge n. 103 del 1979 prevede che un eventuale conflitto di opinioni tra il parere dell'istituto in questione ed il visto dell'Avvocatura generale sia risolto in sede di comitato consultivo.*

*La funzione svolta dall'avvocato Manzari in qualità di membro della commissione tributaria centrale, è di carattere giurisdizionale e quindi non in contrasto con quella istituzionale dell'Avvocatura; trattasi, per altro, di incarico conferito nel 1968: precedenti in tal senso sono gli stessi incarichi svolti da presidenti del Consiglio di Stato e della Corte dei conti.*

*È carica solamente onoraria, infine, quella di membro del consiglio scientifico del progetto finalizzato del Consiglio nazionale delle ricerche nell'organizzazione della Pubblica amministrazione.*

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: AMATO.

POLLICE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere:*

*se è a conoscenza che nella città di Lamezia Terme (Catanzaro), la biblioteca comunale, ricca di antichi e rari volumi, tra i quali i famosi « Cinquecentini » contenenti annotazioni autografe del filosofo Tommaso Campanella, è tenuta in locali umidi e freddi, assolutamente inidonei ad ospitarla;*

*se è a conoscenza che la permanenza in questi locali ha provocato il deterioramento di parte del patrimonio librario e costituisce una minaccia per i volumi che ancora si mantengono in buono stato;*

*se intenda interessare del problema la soprintendenza ai beni culturali della Calabria affinché intervenga per impedire la distruzione di questo patrimonio culturale pubblico;*

*se intenda sollecitare l'amministrazione comunale di Lamezia Terme a predisporre (a norma della legge regionale 19 aprile 1985, n. 17) tutto quanto è necessario affinché, con i contributi previsti dalla suddetta legge, si possa arrivare alla ristrutturazione dei locali dell'ex liceo ginnasio (di proprietà del comune) per garantire una idonea sistemazione del patrimonio librario e un adeguato funzionamento della biblioteca. (4-11671)*

RISPOSTA. — *Per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 3, la competenza delle biblioteche comunali spetta alle regioni, sia per quanto attiene la manutenzione, l'integrità e la sicurezza, sia per gli interventi finanziari diretti al miglioramento delle raccolte (articolo 7, lettere b e c); inoltre l'articolo 9 stabilisce, fra l'altro, che le regioni debbano vigilare sulla conservazione dei libri antichi e di pregio e proporre a questa Amministrazione eventuali restauri.*

*Inoltre non sempre questo Ministero è al corrente della situazione di una biblioteca e ciò per la mancanza di organi periferici che sono stati trasferiti alle regioni in applicazione dell'articolo 8 del citato decreto del Presidente della Repubblica.*

Alcune segnalazioni pervengono dalla stampa, da privati cittadini e dalle biblioteche statali che, d'altra parte, non hanno una competenza territoriale.

Tutto ciò premesso, questa Amministrazione può solo invitare la regione alla osservanza delle disposizioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 3, e, solo nei casi di inerzia della regione stessa, può richiedere al Consiglio dei ministri di avocare a sé le loro funzioni.

Per quanto attiene al caso specifico della biblioteca comunale di Lamezia Terme (Catanzaro) questo Ministero ha inviato una lettera all'amministrazione regionale perché provveda, con la massima urgenza, al risanamento degli ambienti ed al restauro del materiale librario in essa contenuto.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: GULLOTTI.

POLLICE. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere a che punto è la definizione della pratica del signor Imbalzano Natale di Montebello Jonico (pos. 7337734) tendente al riconoscimento del servizio militare (regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290) e giacente presso la Direzione generale degli istituti di previdenza CPDEL. (4-14811)

RISPOSTA. — Quest'Amministrazione, per poter provvedere all'eventuale riliquidazione della pensione del signor Natale Imbalzano, con nota del 3 giugno 1986, n. 7337734, diretta per conoscenza all'interessato, ha chiesto al comune di Montebello Jonico (Reggio Calabria) i benefici economici attribuiti con deliberazione del 3 ottobre 1984, n. 243. Con l'occasione è stata chiesta una nuova copia della deliberazione predetta completa del visto del CORECO (Comitato regionale di controllo) unitamente ad un nuovo modello 336 con l'indicazione dell'acconto di annue lorde lire 120 mila eventualmente corrisposto a decorrere dal 1° marzo 1979.

Si assicura, comunque, l'interrogante che questa Amministrazione, appena in possesso dei documenti predetti, provvederà al riesame della posizione pensionistica dell'interessato con eventuale riliquidazione del trattamento di quiescenza.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

POLLICE. — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere le cause del ritardo della definizione della pratica intestata al signor Giovanni Saccoliti residente in via Torre Pisani, Rossano Scalo (Cosenza), giacente presso il Ministero direzione generale istituti di previdenza CPDEL, via Colombo 44 Roma, fin dal 16 novembre 1983, con posizione 461078 intesa ad ottenere la ricongiunzione dei contributi aprile 1947-ottobre 1948. (4-15394)

RISPOSTA. — Questa Amministrazione darà corso alla domanda di ricongiunzione ex lege n. 29 in sede di conferimento del trattamento di quiescenza in quanto il signor Giovanni Saccoliti è cessato dal servizio il 1° giugno 1985.

A tale proposito, si precisa che quest'Amministrazione, per poter conferire detto trattamento, con nota del 29 maggio 1986, n. 2535723, ha sollecitato alla unità sanitaria locale n. 7 di Rossano l'invio della domanda di pensione dell'interessato nonché di tutta la documentazione occorrente per tale adempimento.

Si assicura, comunque, l'interrogante che il signor Saccoliti è tuttora in godimento dell'acconto di pensione conferito a suo tempo dalla direzione provinciale del Tesoro di Cosenza ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 10 novembre 1978, n. 702, convertito in legge 8 gennaio 1979, n. 3, e successive modificazioni.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

RALLO. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere notizie del decreto di pensione indiretta a favore della signora Gelsomino

Maria, vedova di Costa Ignazio, deceduto in servizio quale ufficiale giudiziario presso la pretura di Ramacca, i cui atti sono stati trasmessi (not. numero 1354-B del 19 marzo 1983) alla Cassa pensioni ufficiali giudiziari, presso la Direzione generale degli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro, con decreto registrato alla Corte dei conti il 9 giugno 1984 (reg. n. 48, foglio n. 208).

Considerato che l'erede percepisce solo l'acconto, che è trascorso quasi un anno dalla trasmissione alla Cassa pensioni ufficiali giudiziari (9 giugno 1984), che è trascorso oltre un anno dal decesso, se non ritiene di far concludere urgentemente l'iter della pratica.

(4-08848)

**RISPOSTA.** — *La direzione provinciale del Tesoro di Catania, interessata al riguardo, ha comunicato che sulla base del prospetto di liquidazione predisposto dalla pretura di Ramacca, venne inizialmente attribuito alla signora Maria Gelsomino, vedova di Ignazio Costa, un trattamento provvisorio di annue lorde lire 1.523.600, a decorrere dal 21 gennaio 1983.*

*Successivamente, la direzione generale degli istituti di previdenza, con decreto del 10 aprile 1984, n. 0115, notificato il 29 giugno 1984, ha conferito all'interessata la pensione definitiva di annue lorde lire 1.135.000 a decorre dal 21 gennaio 1983, oltre l'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 della legge 22 novembre 1962, n. 1646, per la valutazione del servizio effettivamente reso dal defunto Ignazio Costa dal 16 novembre 1964 al 20 gennaio 1983, oltre a sette anni riscattati onerosamente.*

*Gli atti di pagamento e conferimento della pensione sono stati quindi inviati in data 12 giugno 1984 alla direzione provinciale del Tesoro di Catania che, a partire dal 27 settembre 1984, ha provveduto a corrispondere alla signora Maria Gelsomino la pensione definitiva, previa cessazione del trattamento provvisorio.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

**RALLO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

*come mai in questo inizio dell'anno 1986 è stata soppressa la manutenzione ordinaria sulla tratta ferroviaria Catania-Valsavoia-Caltagirone-Gela, provocando uno stato di generale agitazione presso tutte le popolazioni interessate per i prevedibili disservizi e quindi i disagi e i pericoli che ne scaturiscono nei confronti dell'incolumità degli studenti pendolari, degli operai e dei viaggiatori tutti;*

*se ritiene di dare subito disposizioni perché venga ripristinato il servizio di manutenzione, inspiegabilmente soppresso, e ridare così serenità a tutti i cittadini interessati.*

(4-13355)

**RISPOSTA.** — *La legge 22 dicembre 1984, n. 887, ha previsto, da parte del ministro dei trasporti, la predisposizione di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico, il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*Al fine di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare è stata costituita un'apposita commissione.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti ad una riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato.*

*La linea Lentini (Siracusa) diramazione (ex Valsavoia)-Caltagirone (Catania)-Gela (Caltanissetta) di chilometri 111,8 è stata inserita in un gruppo comprendente la rete ferroviaria di interesse locale, che includerà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della normativa CEE, indisponibili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi.*

*L'estensione di quest'ultima rete potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.*

*Pertanto, in via cautelativa, in attesa delle decisioni che potranno essere adottate circa la definitiva estesa della rete ferroviaria d'interesse locale, sulle linee in questione vengono effettuate dalle ferrovie dello Stato i soli interventi strettamente indispensabili a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.*

*Poiché da tale decisione non deriva, ovviamente, alcuna negativa conseguenza nei confronti del servizio svolto sulla linea in parola, l'ente ferroviario ritiene ingiustificate le preoccupazioni al riguardo manifestate.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

RIGHI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno. — Per sapere —* pre-messo che

*l'istituto del soggiorno obbligato si va manifestando sempre più controproducente in quanto, lungi dall'isolare i presunti mafiosi e camorristi, va gradualmente e progressivamente inquinando zone non contaminate da questi fenomeni;*

*si va manifestando nei luoghi ove i confinati soggiornano un preoccupante aumento della delinquenza (rapimenti, estorsioni, minacce, taglieggiamenti, ricatti, spaccio di droga, traffici d'armi) fino al punto da sfociare in efferati delitti come accaduto recentemente nelle province del Veneto;*

*malgrado un giudizio ormai ampiamente diffuso di giuristi ed esperti sulla inutilità e negatività di tale provvedimento la magistratura continua a farvi ricorso;*

*da parte di numerosi sindaci sono state espresse vivaci proteste interpretando le giuste e diffuse preoccupazioni delle popolazioni interessate —:*

*se intende assumere urgenti provvedimenti di natura legislativa ed amministrativa per evitare ed eliminare i gravi inconvenienti lamentati. (4-11182)*

RISPOSTA. — *In effetti l'attuale disciplina del soggiorno obbligatorio dà luogo a notevoli difficoltà e a conseguenze pregiudizievoli, non ultima la trasmigrazione di gruppi ed attività mafiose o camorristiche in aree territoriali fino ad ora immuni da questi fenomeni. Ciò ha suscitato molteplici proteste di amministrazioni comunali e di comunità locali.*

*A tale scopo, nel più ampio schema di disegno di legge contenente: Misure integrative alla lotta contro la delinquenza mafiosa, schema elaborato d'intesa con il Ministero dell'interno e che è all'esame del Consiglio dei ministri, è prevista una specifica e sostanziale innovazione. Si prevede, infatti, che il soggiorno obbligatorio venga disposto nel comune di dimora abituale della persona, che sia sede di un ufficio di polizia; può essere disposto in una frazione del comune o in un comune viciniore ovvero in una frazione di quest'ultimo quando sia necessario per assicurare un più efficace controllo, ovvero quando il comune di dimora abituale non sia sede di ufficio di polizia.*

*Secondo lo schema di disegno, il soggiorno obbligatorio può essere disposto in altri comuni o frazioni della regione solo quando, per la personalità del soggetto e per le condizioni ambientali, possa ritenersi che la permanenza nei suddetti luoghi non sia idonea al recupero sociale, ovvero quando l'assegnazione al comune di residenza si sia dimostrata pericolosa per l'ordine pubblico.*

*Nel frattempo la Commissione parlamentare sul fenomeno della mafia ha elaborato, per suo conto, uno schema di disegno a parziale modifica della normativa antimafia che concerne — fra l'altro — il soggiorno obbligato.*

*La Commissione ha sostanzialmente recepito le indicazioni già formulate nello schema ministeriale, con qualche modifica.*

*Per agevolare e rendere più sollecito l'iter della riforma, si attende che i parla-*

*mentari della Commissione presentino il disegno, concordato fra varie forze politiche, in modo da favorirne la sollecita approvazione con il consenso del Governo.*

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

RINALDI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso*

*l'ipotesi di perseguire la pur necessaria riduzione del passivo della finanza pubblica anche mediante un assurdo smantellamento della rete ferroviaria secondaria delle Marche ed in particolare delle tratte Ascoli-Porto d'Ascoli, Fabriano-Pergola, Fano-Urbino, dove fin dall'1 gennaio 1986 dovrebbe venir sospeso il servizio passeggeri;*

*che di fronte a tale ipotesi si sono manifestate reazioni vaste, autorevoli, motivate e documentate e da ultimo quella puntuale, decisa e votata a larghissima maggioranza del consiglio della regione Marche —:*

*se il ministro a seguito della attenta valutazione della discussione che si è sviluppata, nonché degli ulteriori approfondimenti che certamente avrà fatto sulla predetta ipotesi, non abbia maturato la convinzione della inaccettabilità della stessa;*

*se non abbia riscontrato la incoerenza della stessa con le linee della programmazione generale e dei trasporti, maturata a livello regionale e statale;*

*se in particolare non abbia riscontrato la contraddittorietà della stessa con il Piano integrativo delle F.S. (legge 17/1981 ed ancor più con la proposta del piano poliennale delle F.S. che prevedeva l'adozione del sistema CTC (comando centralizzato del traffico) di tipo semplificato sulle nominate tre tratte, nonché il collegamento tra la Fabriano-Pergola e la Urbino-Fano;*

*se non ritenga innanzitutto necessario rinviare la soppressione del servizio viaggiatori previsto per l'inizio del 1986,*

*e procedere immediatamente ad un ulteriore approfondimento del problema anche e innanzitutto con la collaborazione della regione Marche, esaminando gli studi della regione stessa e dell'Università di Urbino per il piano regionale dei trasporti.* (4-12343)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente.*

*Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.*

*Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente*

delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, in particolare, le linee Ascoli-Porto d'Ascoli, di chilometri 27,8; Fabriano-Pergola, di chilometri 31,6, e Fano-Urbino, di 48,6 chilometri, si fa presente che esse sono comprese nel gruppo di linee di cui al precedente punto 3) - seconda fase.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

RONCHI. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere — in relazione al gravissimo

incidente che ha ridotto in fin di vita il militare fiorentino Paolo Corsi mentre stava guidando una campagnola « a guado » sul fiume Meduna fra i paesi di Vivaro e Rancedo:

quali predisposizioni di sicurezza erano state prese dal Comando nel corso delle esercitazioni;

se il Comando aveva valutato percorribile « a guado » il percorso assegnato al Corsi;

se sul posto vi era una adeguata assistenza sanitaria militare visto che il Corsi è stato raccolto da un camionista di passaggio, poi trasportato a Magnago e successivamente a Pordenone;

quale era lo stato di addestramento del Corsi alla conduzione della campagnola;

quali sono state le responsabilità nella catena gerarchica.

Si chiede di conoscere infine se il Cocer è stato edotto della vicenda, quale parere ha espresso anche in relazione ai provvedimenti da adottare per evitare il ripetersi di continui gravissimi incidenti.

(4-10151)

*RISPOSTA. — È preliminarmente da chiarire che l'incidente che costituisce oggetto dell'interrogazione non è avvenuto durante il guado di un corso d'acqua ma su strada provinciale, in località chiamata Guado di Santa Maria.*

*La sede stradale al momento dell'incidente si presentava in buone condizioni, la visibilità era ottima, il tempo sereno. Il militare, in possesso della patente civile tipo B, aveva conseguito l'abilitazione a guidare automezzi militari in data 21 dicembre 1984 ed aveva al suo attivo una percorrenza di 4.500 chilometri.*

*Poiché l'incidente si è verificato prima dell'inizio delle esercitazioni, al momento non erano state attivate le installazioni sanitarie militari e le predisposizioni di sicurezza.*

*Non sono emerse responsabilità a carico di terzi e non risulta che il COCER (Consi-*

*glio centrale di rappresentanza) abbia assunto iniziative in merito alla vicenda.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

*RONCHI. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere — in relazione al programma EFA di cui alla risposta alla interrogazione 4-09486 e alla affermazione secondo cui il nuovo velivolo manterrà nel futuro caratteristiche essenzialmente difensive — se non ritenga questa affermazione:*

*quanto meno discutibile visto che ancora non si conoscono le caratteristiche del velivolo, dipendenti tra l'altro dalla scelta dell'apparato motore (francese o inglese);*

*inficiata all'origine da quanto venne (in maniera analoga) affermato per l'aereo Tornado, che avrebbe dovuto sostituire l'F/104 nei compiti di intercettazione e che ora invece pare destinato a compiti esclusivamente offensivi (vettore nucleare).*

*Si chiede quindi di conoscere se ormai il compito del Tornado come sostituto dell'F/104 è « ufficialmente » decaduto, il che sembra avallato dal fatto che anche il compito di supporto tattico affidato al Tornado pare sia ora attribuito all'AMX; risulta allora che il Tornado sia esclusivamente un aereo *strike*, inidoneo ad altre missioni in relazione alla negatività dei rapporti utilità/rischio e utilità/costi.*

*Si chiede altresì di conoscere se in relazione ai costi non avverrà per l'EFA quanto è avvenuto per il Tornado, stimato inizialmente al prezzo di 5 miliardi, poi venuto a costare 50 miliardi, dopo che fu ottenuta l'approvazione del Parlamento per cifre « liofilizzate ». (4-10743)*

*RISPOSTA. — il programma EFA non ha ancora raggiunto lo stadio in cui vengono definite nel dettaglio le singole componenti. Tuttavia i requisiti del velivolo, già definiti in maniera precisa, lo identificano puntualmente quale strumento di difesa aerea, a prescindere dalla scelta dell'apparato propulsore.*

*Non venne mai affermato che l'aereo Tornado avrebbe dovuto sostituire l'F-104 anche nei compiti di intercettazione.*

*Al contrario, come risulta anche dall'audizione del capo di stato maggiore dell'aeronautica militare in data 8 novembre 1977 da parte della Commissione difesa, il programma MRCA-Tornado aveva per obiettivo l'ammmodernamento della linea nei ruoli di ricognizione, interdizione e contraviazione.*

*Nella stessa circostanza venne, altresì, chiarito che il programma di studio e sviluppo prototipo del futuro velivolo da difesa aerea — inizialmente presentato fra i programmi della cosiddetta: legge aeronautica — era stato successivamente stralciato al fine di contenere gli oneri globali della legge, in considerazione della minore urgenza sotto il profilo temporale e della possibilità, nel frattempo emersa, di dilazionare la sostituzione del velivolo intercettatore F.104 S mediante l'aggiornamento del sistema d'arma.*

*Con il programma Tornado sono stati ammodernati tre gruppi di volo precedentemente equipaggiati con velivoli F.104.*

*Il velivolo AMX è destinato ad ammodernare, a costi inferiori, altri otto gruppi di volo in atto dotati di velivoli F.104, G.91Y, G.91R, ormai prossimi ai limiti della vita tecnica. Proprio in relazione ai rispettivi costi, al Tornado ed all'AMX verranno affidati compiti specifici, secondo i principi dell'efficienza e dell'economia.*

*La stima dei costi indicati per il programma EFA è da considerarsi realistica, per cui appaiono eccessive le preoccupazioni dell'interrogante circa eventuali, incontrollate dilatazioni di spesa.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — in relazione alle vicende che si sono verificate presso la caserma Lolli Ghetti di Cassino il 9 settembre 1985 (episodio del colonnello Raffaele De Rosa Diaz e successiva consegna di tutti gli uomini da parte del vicecomandante del battaglione affinché non raccontassero l'episodio) — quali sono le valutazioni del

ministro della difesa tenendo anche conto della denuncia alla Procura della Repubblica da parte dell'avvocato Enzo Avino, il quale ha dichiarato (*La Repubblica*, 10 settembre 1985): « Questa vicenda denota che le autorità militari continuano a considerare la caserma come un corpo separato dalla società; nulla di quello che la riguarda deve trapelare. Eppure i capi militari hanno la responsabilità di migliaia di giovani che sono affidati alla loro autorità e alle loro cure. Con quali criteri vengono scelte queste persone? E perché non vengono sottoposte a periodici controlli medici » (4-10997)

RISPOSTA. — *Le indagini esperite portano ad escludere che siano state esercitate pressioni o adottati particolari provvedimenti nei riguardi dei militari dell'ottantesimo battaglione di fanteria Roma, per contenere la divulgazione dell'episodio che ha portato al ricovero in ospedale del tenente colonnello Raffaele De Rosa Diaz.*

*Nel passato, nei comportamenti dell'ufficiale non erano emersi elementi che potessero ingenerare il sospetto di un'alterazione mentale.*

*Premesso che l'espletamento di incarichi di comando costituisce momento essenziale e qualificante della professione di ufficiale, si chiarisce che la designazione del tenente colonnello De Rosa Diaz a comandante del citato reparto — disposta per altro prima dell'insorgere della malattia — rientra tra i normali possibili impieghi della categoria di appartenenza dell'ufficiale medesimo.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che Francesco Coppetto nato a Napoli il 27 maggio 1954, residente in Pozzuoli, 3<sup>a</sup> traversa Compagnone n. 21, incorporato il 17 gennaio 1975, il 27 giugno 1975 è stato messo in congedo assoluto perché affetto da « turbe nevrotiche persistenti in caratteriale », manifestatesi per la prima volta durante il servizio militare —:

quale è il numero e a che punto è la pratica a nome del suddetto, di richie-



sta di pensione, sollecitata, tra l'altro, al Ministero difesa, divisione generale pensioni (Divisione PPO/Roma) il 6 aprile 1982 con raccomandata n. 2655. (4-11269)

**RISPOSTA.** — *L'ex soldato Francesco Coppetto, collocato in congedo illimitato il 15 maggio 1975, presentò in data 5 aprile 1982 un'istanza diretta a sollecitare la sua pratica pensionistica.*

*Questo Ministero il 30 aprile 1982 interessò il distretto militare di Napoli per sapere se agli atti del proprio carteggio esistesse una tempestiva domanda, prodotta dal Coppetto, (l'istanza del 5 aprile 1982, infatti, non sarebbe produttiva di effetti per decadenza, in quanto presentata oltre cinque anni dopo il collocamento in congedo illimitato, avvenuto il 15 maggio 1975).*

*Il distretto di Napoli trasmise il foglio matricolare del Coppetto, precisando che agli atti non risultava alcuna domanda.*

*Fu nuovamente interessato lo stesso distretto perché estendesse le ricerche della domanda all'ente di ultimo servizio dell'interessato; ci si rivolse nel contempo al comando della stazione carabinieri di Pozzuoli per accertare se il militare dopo il congedo fosse stato eventualmente ricoverato presso istituti psichiatrici.*

*Al comando in parola è stata, comunque, trasmessa, per l'istruttoria di rito, la domanda in data 5 aprile 1982, la quale potrà tuttavia svolgere i suoi effetti qualora sia intervenuto provvedimento di interdizione nei riguardi del Coppetto in relazione al suo stato di salute mentale (e sempre che risulti acclarata la dipendenza da causa di servizio dell'infermità).*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**RONCHI E TAMINO.** — *Al Ministro della difesa. — Per conoscere — in relazione all'incidente in cui sono periti sulla statale di Alemagna quattro alpini: Fabio Dell'Arme, di S. Orso, Giovanni Guarda, di Montebello, Ezio Tecchio, di Montecchio Maggiore, Gianni Lovat, di Belluno — quali erano le condizioni fisiche del guidatore, quali le norme per il manteni-*

*mento della colonna, quali le condizioni di manutenzione del mezzo. (4-12134)*

**RISPOSTA.** — *Tre automezzi del battaglione alpino Pieve di Cadore alle ore 15,30 circa dell'11 novembre 1985 partivano da Longarone diretti a Tai di Cadore per rientrare in sede al termine di una lezione di guida che allievi conduttori avevano svolto in tale località, secondo le direttive emanate.*

*Durante il viaggio in località Rivalgo, l'ultimo dei tre ACM/52 che procedevano in colonna in conformità alla normativa vigente, lungo un breve rettilineo della statale percorsa, arteria di grande comunicazione, si accostava troppo al margine destro della carreggiata che in quel tratto presenta una ringhiera metallica a protezione della sottostante scarpata.*

*L'automezzo toccava con gli elementi sporgenti dalla ruota anteriore destra (montatoio) un paletto verticale di sostegno della citata ringhiera che, a causa dell'urto ricevuto, piegava anche i paletti vicini i quali, a loro volta, venivano colpiti dalla stessa ruota.*

*Mentre il conduttore cercava di spostarsi a sinistra agendo sullo sterzo, alcuni elementi di ferro divelti si infilavano tra la coppia di ruote gemellari posteriori destre, trattenendo l'automezzo, il quale, a causa del progressivo cedimento nel vuoto, precipitava nella sottostante scarpata.*

*Il conduttore alla guida dell'automezzo, unico responsabile del sinistro:*

*era in possesso di patente di guida;*

*era abilitato quale istruttore di guida;*

*aveva sempre goduto ottima salute;*

*aveva sempre svolto il servizio su automezzi pesanti senza mai essere oggetto di rilievi da parte dei superiori.*

*L'automezzo in parola era in perfette condizioni e aveva subito regolarmente i previsti controlli.*

*L'episodio è stato oggetto di inchiesta sommaria che ha evidenziato quale unico responsabile il caporale Giorgio Meggialoro (conduttore) nei cui confronti è stata aperta*

*una inchiesta da parte della procura della Repubblica di Belluno perché imputato di violazione dell'articolo 449 codice penale (disastro automobilistico colposo).*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI E CALAMIDA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che si è determinata una grave situazione a danno dei pensionati *ex* combattenti (legge 140 del 1985) a seguito della mancata consegna ai richiedenti del foglio matricolare da parte del distretto militare di Firenze;

vi sono richieste giacenti presso tale distretto da oltre 6 mesi e risultano ferme circa 30.000 richieste dei predetti fogli matricolari —:

quali provvedimenti intenda assumere per sanare l'inefficienza del distretto fiorentino e per superare la grave situazione. (4-12554)

RISPOSTA. — *Il problema posto dagli interroganti è da tempo all'attenzione di questo Ministero, che sta cercando, d'intesa con le altre Amministrazioni interessate, di trovare una confacente soluzione anche legislativa, che consenta da un lato, una sollecita liquidazione delle maggiorazioni dei trattamenti pensionistici spettanti agli ex combattenti e, dall'altro, l'accertamento, da parte dell'ente erogante, del diritto al beneficio medesimo.*

*Si assicura, comunque, che i competenti uffici militari, nonostante le difficoltà in cui si dibattono, stanno mettendo in atto ogni utile accorgimento per soddisfare nel più breve tempo possibile le richieste di documentazione matricolare degli interessati.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

la OTO-MELARA del gruppo EFIM di La Spezia, sta accelerando la costru-

zione di dieci modernissimi cannoni semoventi « PALMARIA » da 155 mm., con gittata da 30 km., mezzi sui quali si conducono anche sperimentazioni per l'uso di proiettili nucleari, da fornire alla Libia a completamento di un'ingentissima fornitura militare;

la stessa azienda ha predisposto le pratiche per l'invio di una decina di tecnici, con compensi dai 40 ai 60 milioni per 4 mesi, che dovrebbero partire nei prossimi giorni per il campo militare libico di Ohms a 100 km. da Tripoli, per completare in tempi accelerati questa fornitura militare;

la stessa azienda, delle partecipazioni statali, mantiene regolari e ingenti forniture di pezzi di ricambi alla Libia;

la interrogazione presentata dall'interrogante in data 11 ottobre 1985, n. 11471, riguardante le modalità di alcune forniture militari alla Libia, non ha ancora avuto risposta;

il problema del traffico di armi non riguarda evidentemente solo la Libia, ma anche numerosi altri paesi del Mediterraneo ed anche di altre aree calde dove sono in corso pericolosi conflitti —:

se il blocco di forniture militari alla Libia sia un'operazione di pura propaganda senza pratici effetti, e in particolare se non riguardi ricambi, o complementi di forniture militari di armi pericolosissime e invio di tecnici-esperti di costruzioni e manutenzioni militari:

se non intendono concorrere, per quanto compete alle rispettive responsabilità, ad una rapida approvazione di una nuova normativa sulla limitazione ed il controllo delle esportazioni ed i transiti di materiali di armamento. (4-13005)

RISPOSTA. — *Si risponde a nome del Presidente del Consiglio dei ministri informando che la società Oto Melara fu autorizzata, con licenza valida sino al 30 giugno 1986, ad esportare verso la Libia carri semoventi Palmaria, progettati per gittate*

fino a 24 chilometri, e relative parti di ricambio.

Al momento della emanazione del decreto governativo che disciplina attualmente le esportazioni verso la Libia, risultavano ancora da consegnare alle locali forze armate dieci carri semoventi e relative parti di ricambio.

In aderenza a tale disciplina, il suddetto materiale, una volta approntato, sarà stoccato presso la Oto Melara, in attesa di nuove istruzioni governative.

La Oto Melara non ha mai eseguito sperimentazioni di lancio sui mezzi approntati per la Libia con proiettili diversi da quelli previsti dalla licenza di esportazione e il personale attualmente presente in tale paese è incaricato soltanto di effettuare lavori in garanzia sul materiale consegnato in passato.

Per quanto concerne l'auspicata approvazione di una nuova normativa, si ricorda che il Governo ha presentato alla Camera fin dal 24 maggio 1985 apposito disegno di legge.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — Al presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — anche in relazione a notizie di stampa pubblicate in particolare sul *Il Messaggero* del 1° novembre 1985 e da *La Stampa* dello stesso giorno su numerose delegazioni estere che hanno visitato fabbriche e cantieri di materiale bellico —:

se ritiene che vi sia un uso distorto dell'opposizione del segreto militare sulle produzioni e sulle esportazioni di sistemi d'arma, segreto che funziona quando si tratta di non consentire informazione e controllo dell'opinione pubblica e del Parlamento e che invece svanisce quando si tratta di favorire e incentivare l'esportazione di armi;

se sia vero che in queste visite promozionali sia consentito l'accesso a informazioni precluse invece all'opinione pubblica dal segreto militare (come quella sulle caratteristiche dei sommergibili classe *Sauro*). (4-13190)

RISPOSTA. — Le visite di carattere generale o commerciale di personale straniero a complessi industriali impegnati nella produzione di materiali interessanti la difesa nazionale non sono subordinate a particolari autorizzazioni, salvo il caso in cui comportino l'accesso ad aree relative alla produzione di materiali sensibili per la difesa nazionale.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere — in relazione al nonnismo dilagante nelle caserme e all'episodio verificatosi il 24 giugno 1985 in un reparto di alpini della caserma D'Incau di Udine, in cui alcuni commilitoni dopo aver spruzzato di alcool i pantaloni del giovane Stefano Basso, gli davano fuoco (con conseguenze che potevano essere mortali se non fossero intervenuti dei commilitoni e in cui, comunque, il giovane ha riportato ustioni di 2° grado) — quali provvedimenti sono stati presi nei riguardi del personale di governo della caserma.

(4-13504)

RISPOSTA. — Il 24 giugno 1985 alle ore 21,40 circa nella caserma D'Incau di Ugovizza, gli alpini Francesco Marcigotto e Fiorenzo Bosco, incontrato il commilitone Stefano Basso nel corridoio del piano terreno, pensavano di fargli uno scherzo. Lo spingevano quindi verso il muro e mentre uno di loro lo irrorava di alcole all'altezza della coscia, l'altro, munito di accendino, provocava l'accensione dei pantaloni della tuta.

Ne scaturiva una fiammata che gli autori del gesto cercavano di spegnere. Gli stessi, però, presi dal panico, si davano alla fuga.

Tempestivamente soccorso da due ufficiali, il Basso veniva trasportato all'ospedale militare di Udine, dove era giudicato guaribile in dieci giorni per ustioni di secondo grado alle coscie ed alla mano sinistra.

A seguito dell'evento gli alpini Marcigotto e Bosco venivano imputati del reato di concorso in lesione personale e tradotti

nel carcere militare di Peschiera su ordine di cattura spiccato dal procuratore militare di Padova.

Il procedimento penale a loro carico è tuttora in corso.

Non sono state ravvisate responsabilità a carico di altri militari.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — *Al Ministro della difesa* — Per conoscere — in relazione al grave incidente occorso al soldato Luigi Di Scala che il 17 febbraio del 1971 venne inviato da Torino a Gioia Tauro (Reggio Calabria) per ordine pubblico e mentre ispezionava i binari della ferrovia fu investito da un treno riportando gravi ferite e invalidità per servizio — quali risarcimenti sono stati assegnati trattandosi nel modo più evidente di un incidente occorso « per causa di servizio ». (4-14488)

RISPOSTA. — *La vicenda cui si riferisce l'interrogante è al vaglio dell'autorità giudiziaria, davanti alla quale il Di Scala ha citato per danni i Ministeri della difesa e dei trasporti.*

*Si è, quindi, in attesa per l'eventuale risarcimento che il giudice si pronunci sulla responsabilità dell'Amministrazione.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — anche in rapporto alla proposta di legge presentata da Democrazia Proletaria sull'abrogazione dell'articolo 4 del regio decreto n. 819 del 1932 —

l'elenco di tutti coloro che sono stati nominati ufficiali di complemento nella marina militare in virtù dell'articolo menzionato, con le relative motivazioni. (4-14680)

RISPOSTA. — *I nominativi degli ufficiali di complemento della marina militare nominati dal 1945 al luglio 1986 ai sensi dell'articolo 4 del Testo unico approvato con regio decreto 16 maggio 1932, n. 819,*

*sono contenuti nell'elenco in visione presso il Servizio resoconti parlamentari della Camera dei deputati.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

RUSSO FERDINANDO. — *Ai Ministri della difesa e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere — premesso che

a Cefalù (Palermo) in piazza Cristoforo Colombo esiste un complesso edilizio adibito a caserma/magazzino, per poco o nulla utilizzato tant'è che il Ministero della difesa ha pensato di trasformarlo in alloggio per villeggiatura;

il comune di Cefalù ha urgente bisogno di detto complesso per i servizi di cui ha bisogno la cittadina turistica di Cefalù —:

quali iniziative ritengano di adottare per cedere detto complesso al comune.

(4-12532)

RISPOSTA. — *Sono in corso contatti con l'amministrazione comunale di Cefalù volti ad accertare la disponibilità all'avvio di trattative ai fini della permuta della caserma Botta.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

SASTRO E RIDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere, se è a conoscenza che la direzione delle ferrovie dello Stato del compartimento di Napoli, con avviso pubblico, ha deciso di sopprimere nelle ore che vanno dalle 23 alle 5 fin dal mese di giugno 1985 e su tutta la linea di percorrenza della metropolitana di Napoli, le fermate nelle stazioni di: Bagnoli, Cavalleggeri, Fuorigrotta, P. Amedeo, Montesanto, P. Cavour.

Per sapere — considerando che

le stazioni citate servono centri abitati di enorme densità di popolazione;

mancando negli orari indicati i treni delle ferrovie dello Stato non si hanno alternative di nessun genere per viaggiare;

vi sono lavoratori pendolari gravemente danneggiati da tale provvedimento, non solo per l'ulteriore disagio, ma anche dal punto di vista economico, dovendo provvedere individualmente e con mezzi propri (chi lo può) per risolvere il problema del trasporto;

la città di Napoli deve certo contare sulla capacità propria, ma anche su quella dello Stato, per sviluppare ed ammodernare i servizi, se si vuole puntare ad uno sviluppo civile, sociale, produttivo, favorendo l'afflusso turistico, problemi questi che sembrano non sfiorare neppure il pensiero dalla direzione delle ferrovie dello Stato di Napoli;

interventi di cittadini e di circoscrizioni effettuati con mezzo lettera e fonogrammi, non hanno provocato neanche l'effetto di una risposta da parte dei responsabili di tale decisione, la qual cosa poteva dimostrare se non altro un minimo di serietà degli uffici delle ferrovie dallo Stato verso i propri utenti —:

se ritiene di intervenire per ridare ai viaggiatori quel minimo di servizio che già avevano. (4-12493)

**RISPOSTA.** — *L'Ente ferrovie dello Stato, interpellato sulla questione, ha fatto sapere che la determinazione di sospendere il servizio ferroviario notturno (dalle ore 23 alle ore 5 del giorno dopo) sul tratto di linea che interessa la zona flegrea, è scaturita dalla necessità di eseguire improcrastinabili interventi di risanamento e di manutenzione straordinaria (quest'ultima deriva dai noti eventi sismici) su tutte le strutture ferroviarie della linea in questione la quale, come è noto, è fortemente impegnata dal traffico merci e viaggiatori a lungo percorso, nonché dal traffico metropolitano.*

*La scelta di eseguire i suddetti lavori durante la riferita fascia notturna è stata suggerita dalle seguenti considerazioni:*

*procedere speditamente, ma con continuità, nell'esecuzione dei lavori per completarli nel minor tempo possibile;*

*alleviare, nel contempo, i disagi dell'utenza, la cui movimentazione nell'area ur-*

*bana diminuisce notevolmente nelle ore notturne.*

*Per altro, il provvedimento adottato è stato suffragato anche da una constatazione oggettiva derivante dalla scarsissima utilizzazione dei servizi notturni, i cui utenti, molto spesso, erano veri e propri teppisti i quali, oltre a danneggiare l'arredo interno delle carrozze, arrecavano disturbo e molestia ai pochissimi, malcapitati, civili viaggiatori.*

*In tale contesto è stato deciso, altresì, di chiudere le fermate intermedie di Bagnoli, Cavalleggeri, Leopardi, Piazza Amedeo, Montesanto e Piazza Cavour, poiché alcune di esse, in passato, sono state oggetto anche di ripetute rapine notturne.*

*Tuttavia, per agevolare il movimento dell'utenza, in arrivo e partenza da Napoli-Campi Flegrei con i treni a lungo percorso, sono state istituite, nel periodo notturno, dieci corse di collegamento tra Napoli centrale e Napoli-Campi Flegrei, con fermata a Napoli-Mergellina. Gli orari di tali corse sono regolarmente riportati nel quadro 328 dell'orario ufficiale delle ferrovie dello Stato. Occorre, comunque, sottolineare che anche queste corse speciali sono scarsamente frequentate, come risulta dai dati rilevati nell'ultima indagine statistica condotta nel periodo che va dal 15 al 30 settembre 1985.*

*Si evidenzia, inoltre, che sulla direttrice in argomento agiscono, in superficie, anche altri vettori e cioè la società SEPSA e l'azienda municipalizzata ATAN, le quali assicurano, ad orario differenziato, il collegamento notturno tra Napoli-Porta Garibaldi e Pozzuoli e, pur percorrendo itinerari diversi, toccano comunque le località segnalate nell'interrogazione. Per altro, coloro che scendono dal treno nella stazione di Napoli-Mergellina o Napoli-Campi Flegrei hanno la possibilità di usufruire dei predetti servizi alternativi.*

*Si fa presente, altresì, che i provvedimenti adottati sono stati portati a conoscenza, con congruo anticipo, della prefettura e dell'assessorato regionale ai trasporti; inoltre, a tutti coloro che successivamente hanno formulato richieste di chiarimento, è stata fornita risposta esplicativa da parte dei competenti organi ferroviari.*

*Comunque, opportuni avvisi sono stati affissi nei convogli ferroviari e nelle principali stazioni.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

SAVIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 6 della legge 15 aprile 1985, n. 40, prevede, per i beneficiari della legge n. 336 del 1970 e successive modificazioni ed integrazioni, una miglioramento del rispettivo trattamento pensionistico;

per ottenere detto beneficio, tra l'altro, è necessario produrre il foglio matricolare aggiornato, rilasciato dai competenti distretti militari;

un distretto principale, ad esempio, ha ricevuto, il mese di giugno 1985, richieste di circa ventimila domande tendenti ad ottenere il rilascio del documento di cui sopra, cifra che è destinata ad aumentare nel prossimo futuro;

malgrado gli sforzi fatti dai comandanti dei distretti militari per far fronte alle richieste, non ci sono stati concreti risultati a causa della esiguità del personale disponibile. È nota, infatti, la carenza endemica di personale civile che nel Nord è di circa il 70 per cento di unità operative in relazione alla dotazione organica;

la media giornaliera di definizione delle richieste è di 40-50 domande circa; il che vuol dire che per smaltire l'attuale carico di lavoro ci vorrà circa un anno;

per quanto su esposto non è azzardato prevedere che molti titolari del beneficio, per l'età avanzata, non potranno godere delle provvidenze perché, nel frattempo, saranno passati « a miglior vita » —

se non ritengano opportuno ed urgente un immediato intervento che potrebbe essere quello di spostare personale

di enti pubblici nell'ambito di una stessa località, ovvero applicare l'articolo 2 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, il quale permette al cittadino di comprovare, con dichiarazione anche contestuale all'istanza, sottoscritta dall'interessato, autenticata e prodotta in sostituzione della normale certificazione, la posizione agli effetti degli obblighi militari, per togliere al problema l'attuale gravità e soddisfare le giuste esigenze dei cittadini interessati. (4-10400)

RISPOSTA. — *Il problema posto è da tempo all'attenzione del Ministero della difesa, che sta cercando, d'intesa con le altre Amministrazioni interessate, di trovare una confacente soluzione, che consenta, da un lato, una sollecita liquidazione delle maggiorazioni dei trattamenti pensionistici spettanti agli ex combattenti e, dall'altro, l'accertamento, da parte dell'ente erogatore, del diritto al beneficio medesimo.*

*Si assicura, comunque, che i competenti uffici militari, nonostante le difficoltà in cui si dibattono, stanno mettendo in atto ogni utile accorgimento per soddisfare nel più breve tempo possibile le richieste di documentazione matricolare degli interessati.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

SAVIO. — *Al Ministro della difesa* — Per sapere — premesso che

l'aviazione leggera esercito (ALE) del 13° gruppo acquisizioni obiettivi (GRACO) di stanza a Boscomantico, in provincia di Verona, opera, da oltre 25 anni, con elicotteri AB 205;

la componente, oltre che a rispondere ai problemi prettamente operativo-militari, è impegnata, in un'area geograficamente vasta e popolosa (limitata a nord da Tione di Trento e dall'altopiano d'Asiago, a sud da Cremona Ostilia e Ferrara, ad est da Vicenza e ad ovest da Brescia) entro la quale provvede all'attività di soccorso e trasporto traumatizzati;

è fondamentale, quindi, la posizione strategica dell'aeroporto di Boscomantico ai fini delle suddette operazioni di soccorso, in quanto, in brevissimo tempo si possono raggiungere le zone più periferiche dell'area assegnata;

si ritiene relativamente valido, da quanto si è potuto apprendere, che il concentramento in alcune basi è di ordine manutentivo; per risparmio, quindi, di stoccaggi ed altro, per il fatto che, essendo le manutenzioni preventive, sono fatte ad ore fisse di volo e quindi a tempi determinati e detti elicotteri possono raggiungere le basi in cui si sono previsti detti interventi. Si ritiene, invece, se il risparmio è alla base di detti smantellamenti, che questo non si abbia dovendo richiamare nelle zone di attuale influenza operativa gli elicotteri con spese di volo maggiore e detrimento della tempestività di intervento con gravi conseguenze anche per vite da salvare —:

se non ritenga opportuno revocare la decisione di smantellare la base aerea ovvero, in alternativa, lasciare all'aeroporto di Boscomantico uno squadrone di elicotteri in analogia a quanto deciso, per esempio, per Aosta. (4-11573)

*RISPOSTA. — Lo scioglimento dell'unità cui fa riferimento l'interrogante — imposto dalla necessità di una più ragionevole utilizzazione delle risorse e da valutazioni di ordine operativo e addestrativo, correlate anche ai vincoli di controllo del traffico aereo esistenti su Verona — non pregiudicherà le esigenze di eventuali interventi di protezione civile nell'area di Boscomantico, esigenze che possono essere soddisfatte dagli elicotteri dislocati a Bolzano e Padova.*

*L'aeroporto di Verona-Boscomantico verrà, comunque, mantenuto in efficienza per essere utilizzato, in caso di necessità, quale base di appoggio per attività operative di varia natura o per rischieramento temporaneo di aeromobili.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

*SOSPURI. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere se sia a conoscenza dei motivi che ritardano la definizione della pratica di pensione di guerra intestata a Nicola Antenucci, nato a Tagliacozzo (L'Aquila) il 5 febbraio 1914 ed ivi residente. (4-14245)*

*RISPOSTA. — Con determinazione direttoriale del 16 febbraio 1981, n. 2673317/Z, al signor Nicola Antenucci, nato il 5 febbraio 1914 a Tagliacozzo, è stato negato diritto a trattamento pensionistico in quanto le infermità denunciate non sono state constatate dalle competenti autorità militari o civili, entro i termini previsti dall'articolo 127 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.*

*Contro la suddetta determinazione l'interessato ha presentato ricorso gerarchico n. 70693/Ri-Ge, che è stato respinto con decreto ministeriale del 25 ottobre 1983, n. 044795/Ri-Ge. Avverso quest'ultimo provvedimento il signor Antenucci ha presentato alla Corte dei conti ricorso giurisdizionale n. 884720.*

*Da notizie assunte nelle vie brevi presso la procura generale della citata magistratura, è risultato che il gravame in questione non è stato ancora assegnato al magistrato per la trattazione.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

*SOSPURI. — Ai Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere se siano a conoscenza dei motivi che ritardano l'esame della richiesta inoltrata in data 31 gennaio 1986 alla Direzione generale degli istituti di previdenza da Maria Ginestra, nata a Villa Celiera (Pescara), il 16 giugno 1937, ed ivi residente, vedova di Michele D'Anselmo, già dipendente della USL di Penne; richiesta di riammissione nei termini per la presentazione di domanda di riscatto, ai fini pensionistici, del servizio militare prestato dal defunto coniuge. La richiesta in riferimento è giustificata dal fatto che la sopra nominata, in data 10 luglio 1985, aveva*

inoltrato analoga domanda di riscatto alla competente sede INPS, la quale, però, solo in data 21 gennaio 1986 comunicava all'interessata la notizia del mancato accredito, in quanto avrebbe a ciò dovuto provvedere la Direzione generale degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro (Cassa previdenza dipendenti enti locali). (4-15110)

**RISPOSTA.** — *Quest'Amministrazione, con nota del 19 maggio 1986, n. 7703870, ha comunicato alla signora Maria Ginestra che la domanda di riscatto del servizio militare prestato dal defunto marito, Michele D'Anselmo, pervenuta il 6 febbraio 1986, non può essere accolta perché intempestiva.*

*Infatti l'articolo 27 della legge 24 maggio 1952, n. 610 stabilisce che la domanda di riscatto da parte della vedova dell'iscritto può essere validamente presentata entro 90 giorni dalla data di decesso dell'ex dipendente. Nel caso della signora Ginestra, invece, la domanda è stata prodotta (6 febbraio 1986) ben oltre i 90 giorni dal 13 giugno 1985, data di decesso dell'ex dipendente.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: TARABINI.

**STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che Renzo Tessieri di Pisa, invalido di guerra, posizione n. 254628, ha passato presso la commissione medica di Firenze la visita per aggravamento e detta commissione, con sua decisione n. 711 (4 luglio 1985) ha proposto l'8ª categoria a vita — i motivi per i quali il Ministero non abbia ancora deciso sulle attribuzioni di sua competenza, e cioè la classificazione definitiva dell'invalidità e il relativo trattamento pensionistico.

(4-13882)

**RISPOSTA.** — *Con istanza del 2 aprile 1985, il signor Renzo Tessieri — già titolare di pensione a vita di terza categoria per il complesso delle infermità: grave spondiloartrosi deformante con discopatia lombo-*

*sacrale, esiti di artroprotesi anca sinistra, orchiepididimite sinistra e lievi esiti di corticopleurite biapicale — ha chiesto la revisione della sua posizione pensionistica, ai fini di conseguire più favorevole trattamento pensionistico per aggravamento d'infermità.*

*In conseguenza, il predetto, in data 4 luglio 1985, è stato sottoposto ad ulteriori accertamenti sanitari presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Firenze. In tale sede, il suindicato collegio medico, oltre alle succitate infermità in merito alle quali ha espresso parere di non constatato aggravamento, ha riscontrato il signor Tessieri affetto anche da gonoartrosi destra ritenuta ascrivibile, qualora interdependente con le anzidette affezioni pensionate, alla ottava categoria di pensione.*

*Poiché il cennato parere non era stato accettato dall'interessato, si è reso necessario interpellare la commissione medica superiore la quale, nella seduta del 16 novembre 1985, ha confermato il giudizio di non aggravamento delle affezioni pensionate formulato dal collegio medico di primo grado e, per quanto riguarda la gonoartrosi destra, ha espresso l'avviso che tale nuova infermità non abbia relazione alcuna con quelle ammesse a pensione.*

*Poiché il fascicolo del signor Tessieri risultava trasmesso alla Corte dei conti per la trattazione del ricorso giurisdizionale n. 798163 presentato, da detto invalido, contro il decreto ministeriale del 12 gennaio 1970, n. 2402338, provvedimento, questo, con il quale fu respinta una precedente istanza di revisione per aggravamento di infermità, si è reso necessario chiedere alla suindicata magistratura la restituzione, in via temporanea, del fascicolo in questione.*

*Pervenuta la pratica, si è provveduto, con determinazione direttoriale del 3 giugno 1986, n. 3554021, a rendere definitiva la precedente liquidazione di terza categoria a vita effettuata, in via provvisoria, con determinazione direttoriale del 4 gennaio 1985, n. 3541485. Inoltre, con lo stesso provvedimento, adottato in conformità degli anzidetti pareri espressi dalla commissione medica di primo grado e dalla commissione medica superiore, è stata respinta l'istanza*



di aggravamento del 2 aprile 1985 e, nel contempo, non è stata ammessa a pensione l'infermità gonoartrosi destra, perché non constatata entro i termini tassativamente prescritti dall'articolo 127 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.

La suindicata determinazione direttoriale trovasi, attualmente, all'esame del comitato di liquidazione delle pensioni di guerra per la prescritta approvazione, così come disposto dall'articolo 101 del succitato decreto del Presidente della Repubblica n. 915.

Si assicura che appena detto consesso, opportunamente sollecitato, avrà approvato il provvedimento in questione, il provvedimento medesimo verrà trasmesso, con il relativo ruolo di variazione n. 3130830, alla competente direzione provinciale del Tesoro di Pisa per l'esecuzione e, nel contempo, il fascicolo del signor Tessieri verrà restituito alla Corte dei conti per la trattazione, come dianzi precisato, del ricorso giurisdizionale n. 798163.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

TANCREDI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

le ferrovie Sulmona-Carpinone e Avezzano-Roccasecca sono al servizio di zone intorno alla regione Abruzzo, che non hanno alcuna alternativa concreta sulla viabilità ordinaria;

la regione Abruzzo e la Cassa per il mezzogiorno per la rivitalizzazione di queste zone hanno in progetto e in fase di esecuzione interventi finanziari massicci;

la mutilazione della autostrada li renderebbe scarsamente produttivi;

la Avezzano-Roccasecca svolge una funzione essenziale di raccordo tra le due città di Sora e di Avezzano e dei loro nuclei industriali in pieno sviluppo con servizi insostituibili per gli studenti e gli operai pendolari;

il servizio sostitutivo ventilato dal Ministero dei trasporti non può sostituire la strada ferrata che tocca centri diversi ed ha un tracciato diverso dalla strada della valle Roveto;

la Sulmona-Carpinone serve centri turistici di importanza primaria per lo sviluppo della regione;

la orografia della zona è tale che in alcuni periodi dell'anno la ferrovia rimane l'unico mezzo di comunicazione non solo tra la valle Peligna e l'Alto Sangro ma anche tra il Tirreno e l'Adriatico essendo la congiungente tra Pescara e Napoli —:

quali provvedimenti il ministro intende adottare al fine, non tanto di ridurre le ferrovie in parola al solo ruolo di trasporto merci — che, tra l'altro, porterebbe non ad un risparmio ma ad un aggravio delle spese — ma quanto più al suo potenziamento, intensificando le corse, riducendo i tempi di percorrenza e completando l'ammodernamento dello armamento e delle stazioni, peraltro già avviato con la spesa finora effettuata di decine di miliardi;

se il ministro, conoscendo il ruolo strategico delle due vie ferrate per esigenze militari e di protezione civile, intenda sospendere il provvedimento di abolizione del servizio passeggeri.

(4-11971)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti al-

*l'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale. Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.*

*3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di*

*sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.*

*Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:*

*la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;*

*la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;*

*la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.*

*Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.*

*Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.*

*Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la neces-*

sità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Circa la linea Sulmona (l'Aquila)-Carpinone (Isernia), di 118,1 chilometri, si informa che essa è compresa nel gruppo di linee di cui al punto 2).

Infine, per quanto concerne, in particolare, la linea Roccasecca-Avezzano, si precisa che essa va distinta in due tratte: la prima tratta, Roccasecca-Sora, di chilometri 29,5, è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2); la rimanente tratta, Sora-Avezzano, di chilometri 50, caratterizzata da esiguo volume di traffico, è stata inserita nel gruppo di linee di cui al suddetto punto 3) - seconda fase, tra le linee cioè per le quali non sussiste, da un punto di vista dell'economia generale, un interesse al mantenimento del trasporto su rotaia viaggiatori.

Qualora dai surriferiti studi emerga l'opportunità di un mantenimento dell'esercizio ferroviario sulle citate linee, sulle stesse saranno effettuati gli interventi per garantire la regolarità, l'efficienza e l'economicità dell'esercizio.

Per altro, in attesa di determinazioni al riguardo, si è ritenuto di dover soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione di interventi, ad eccezione di quelli interessanti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle finanze e dei trasporti. — Per sapere come mai — nonostante la illegittimità, anche sotto il profilo delle norme dei trattati

CEE della circolare del ministro dei trasporti in merito alla importazione diretta dall'estero a richiesta di privati di veicoli prodotti nei paesi CEE (fenomeno conosciuto come « importazione parallela ») del 15 febbraio 1985 — sia particolarmente inadempiente a fornire i cosiddetti certificati di origine, proprio la Fiat spa di Torino, che pure è e resta destinataria e obbligata da norme vigenti nel nostro ordinamento a fornire a richiesta degli interessati, a un costo « ragionevole » e nel termine di ben sessanta giorni dalla richiesta, certificati di origine per le vetture di sua produzione, importate, nuove o usate dall'estero. Risulta infatti, all'interrogante che sono molto più ottemperanti e precisi, sia nei termini come nelle richieste di compenso le case straniere rispetto alla Fiat di Torino. (4-10177)

RISPOSTA. — Questo Ministero ha emanato, in data 28 agosto 1985, una nuova circolare per la disciplina organica dell'ammissione a visita e prova e dell'immatricolazione dei veicoli importati, con particolare riferimento a quelli provenienti da Stati membri della CEE.

Con tale circolare viene modificata la disciplina precedentemente stabilita con circolare del 15 maggio 1985 ed in particolare viene ridotto da 40 a 30 giorni, dalla data della richiesta, il termine per il rilascio, da parte delle fabbriche, dei certificati di origine dei veicoli di importazione parallela; inoltre non viene più prescritto che la richiesta sia formulata dall'intestatario dell'immatricolazione.

Per altro, per i veicoli nuovi o comunque non immatricolati all'estero in via definitiva, provenienti da paesi CEE, è consentito presentare, in luogo del certificato di origine, il certificato di conformità all'omologazione del tipo conseguita nello Stato esportatore. Detto certificato, di norma, viene direttamente consegnato, con il veicolo, dal venditore all'acquisto.

Per quanto su esposto, si ritengono ormai superate le difficoltà che possono essere derivate dall'applicazione della procedura in precedenza vigente, pur dovendosi rilevare che le prescrizioni stabilite in mate-

ria sono state in genere rispettate dalle fabbriche costruttrici sia italiane, ivi inclusa la FIAT, sia straniere.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, del tesoro, delle finanze, della pubblica istruzione, per i beni culturali ed ambientali e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere:

se sia loro noto che la Sovrintendenza alle belle arti di Bologna e Parma incaricano dei lavori e opere di sistemazione, manutenzione e ristrutturazione, sempre e soltanto imprese di Ancona e marchigiane in genere;

se sia noto che anche nelle città dell'Emilia e Romagna esistono imprese attrezzate e specializzate per i lavori di manutenzione e ristrutturazione, oltre che di manutenzione degli immobili monumentali e di pregio artistico;

se tutto questo, oltre a rappresentare una vera e propria beffa per le benemerite imprese specializzate locali, non si risolva alla fine anche in un inutile sperpero di denaro pubblico, poiché le maestranze anconitane e marchigiane in genere sono, in Emilia e Romagna, costantemente in « trasferta » con gli oneri e i disagi conseguenti;

se non sia il caso di segnalare la circostanza alla Corte dei conti per i rilievi del caso, anche di responsabilità contabile di quei pubblici dirigenti e funzionari che determinano costi di mano d'opera per i lavori di cui sopra gravati di oltre il 40 per cento rispetto a quelli che potrebbero essere, utilizzando imprese, specializzate, locali. (4-11775)

RISPOSTA. — *In base a norma specifica, agli uffici periferici di questa Amministrazione è concessa la possibilità di servirsi di maestranze provenienti da ogni parte del territorio nazionale, previo accertamento della regolare iscrizione delle imprese alla*

*categoria 3A, obbligatoria per il restauro di complessi monumentali, che implica appunto il ricorso a mano d'opera altamente specializzata e accuratamente preparata, per cui si fa presente che le imprese marchigiane (5 in tutto, su un totale superiore alle 20) operano nell'ambito della sovrintendenza di Bologna da oltre dieci anni.*

*Tali imprese, preparate a suo tempo per intervenire nelle Marche a seguito del terremoto, si sono sempre più specializzate in lavori di consolidamento statico e nell'uso di macchinari di avanguardia, con personale sceltissimo e altamente qualificato.*

*Alle ditte marchigiane, appunto, hanno fatto ricorso nel bolognese diversi enti locali, per interventi di particolare delicatezza con risultati apprezzabilissimi, da tutti riconosciuti.*

*Attualmente, due di esse sono impegnate a Bologna in lavori di consolidamento statico particolarmente complessi per il fenomeno della subsidenza, che, unito al degrado naturale delle antiche strutture, implica interventi di rinforzo al di fuori del normale ambito operativo.*

*Nel parmense, invece, non si è fatto ricorso a ditte marchigiane perché nella zona operano imprese molto specializzate ed esperte, pienamente idonee ai bisogni operativi di questa Amministrazione.*

*Si precisa infine che le perizie di intervento sono redatte solo ed esclusivamente dalla competente sovrintendenza, che fissa materiali, prezzi e quantità sulla scorta indicativa dei mercuriali vigenti in ciascuna provincia e determinati dalle competenti camere di commercio.*

*Si tratta infatti di affidamenti in cotimo fiduciario e, perciò, di rapporti definiti sull'accertata capacità dell'impresa incaricata di eseguire le scelte progettuali della sovrintendenza, nell'ambito dei prezzi fissati dalla sovrintendenza stessa.*

*Questa Amministrazione, comunque, è al momento in attesa degli accertamenti ispettivi disposti in proposito.*

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: GULLOTTI.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia, della difesa e dell'interno.* — Per sapere che cosa intendano fare in merito alla gravissima situazione delle carceri dell'Emilia e Romagna (e, in genere, anche in quelle dell'Italia settentrionale), ove il rapporto del numero di agenti guardie carcerarie da un lato è inferiore del 30 per cento a quello previsto dal pur vecchio organico, mentre quello degli incarcerati (tra l'altro per la stragrande maggioranza in « attesa di giudizio ») è del 30 per cento superiore a quello previsto dalla agibilità delle case circondariali e di pena.

Così è a Piacenza, così è a Parma, così a Reggio nell'Emilia, così a Modena, nonostante le richieste pressanti di quelle direzioni e i solleciti anche dell'interrogante, che ha anche documentato la impossibilità per gli agenti addetti a quelle carceri, di godere dei riposi settimanali, oltre che dell'orario di lavoro, pur fissati per disposizione legislativa. Tra l'altro, lo interrogante ha già altra volta segnalato la difformità, anche rispetto ad altre categorie di forze dell'ordine, del trattamento economico delle ore straordinarie, che per gli agenti di custodia sono obbligatorie e con vincolo di obbedienza militare, ma incidono sulla loro stessa integrità fisica e mettono così a repentaglio anche la loro stessa possibilità di perfetta continua efficienza fisica con le conseguenze che si possono immaginare. Se non sia il caso di porre rimedio immediato a questa situazione disponendo l'immediato rientro ai corpi e al servizio attivo, quanto meno, di tutti gli agenti di custodia addetti a servizi diversi (quali al Ministero o come autisti e quant'altro) che comportano la sottrazione della loro presenza e attività nei servizi di istituto veri e propri.

Per sapere se non sia il caso di indire nuovi concorsi per reclutamento poiché sino ad oggi ogni palliativo, anche quello dell'utilizzo dei giovani in servizio militare straordinario, presso il Corpo degli agenti di custodia, non ha di fatto portato ad apprezzabile vantaggio, mentre ha imposto alle direzioni carcerarie e allo

stesso Ministero la violazione della norma che vietava il contatto di questi militari di leva con la popolazione carceraria, specie quella in espiazione di pena.

(4-12796)

RISPOSTA. — *La situazione di inadeguatezza dell'organico degli agenti di custodia — in rapporto al sovraffollamento dei detenuti — rilevata dagli interroganti relativamente agli istituti penitenziari dell'Emilia-Romagna, è purtroppo comune a quasi tutte le carceri del territorio dello Stato.*

*Proprio allo scopo di sopperire alle più immediate necessità, in attesa dell'approvazione della legge di riforma del corpo degli agenti di custodia è stata di recente approvata dal Parlamento la legge del 12 febbraio 1986, n. 27, concernente: Revisione degli organici del corpo degli agenti di custodia e delle vigilatrici penitenziarie, che stabilisce l'aumento di mille unità dell'organico degli appuntati e delle guardie. È altresì stato diramato uno schema di disegno di legge contenente la proposta per l'ulteriore incremento dell'organico degli appuntati e guardie di duemila unità.*

*In ordine al personale militare che presta servizio presso il Ministero o uffici diversi, si rappresenta innanzitutto che questa Amministrazione non essendo dotata di ruoli centrali del personale, deve attingere, per il funzionamento dei suoi uffici, ai ruoli del personale sia civile sia militari che ad essa appartengono, e che le prestazioni di detto personale sono subordinate alla disciplina ed agli orari di lavoro degli uffici considerati.*

*In relazione all'entità del trattamento economico per il servizio straordinario prestato dagli agenti di custodia si fa presente che, stante l'equiparazione tra il corpo degli agenti di custodia e le altre forze di polizia, operata dalla legge 1° aprile 1981, n. 121, sotto il profilo sia normativo sia economico, agli appartenenti al corpo spetterebbe, per le ore di servizio straordinario, il trattamento previsto dall'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1984, n. 69. Tale normativa è stata recepita nel disegno di legge per la riforma del corpo degli agenti di custodia, che intro-*

duce un limite massimo individuale e di spesa delle ore di lavoro straordinario, che annualmente non potranno superare le 240 ore; nel frattempo è stato interessato il Ministero del tesoro al fine di eguagliare l'importo corrisposto per ciascuna ora di servizio straordinario a quello corrisposto agli appartenenti alle altre forze di polizia.

Con più specifico riferimento al problema del sovraffollamento si rappresenta che d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici è in fase di attuazione un vasto programma di edilizia penitenziaria che prevede la costruzione di nuovi istituti carcerari anche in Emilia-Romagna; già nel dicembre 1985, comunque, è entrato in funzione il nuovo istituto di Bologna.

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

TATARELLA. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere le decisioni che intende prendere per evitare l'ingiustificata soppressione della tratta ferroviaria Foggia-Manfredonia per la quale il consiglio comunale di Manfredonia ad unanimità ha rilevato che:

a) precedenti esperienze di riduzioni della linea ferroviaria attuate da altri paesi, tra i quali gli Stati Uniti, la Francia, l'Inghilterra non hanno prodotto effetti positivi sui bilanci di quelle gestioni ferroviarie;

b) nello specifico della linea Foggia-Manfredonia non vi sono i presupposti Per considerarla come « ramo secco »;

c) il rapporto viaggiatori/km è il più alto di tutte le linee considerate nei provvedimenti del Governo;

d) inoltre, il traffico viaggiatori si intensifica notevolmente rispetto alla media nel periodo estivo, tanto da richiedere l'aumento consistente delle carrozze per molte delle corse giornaliere;

e) il movimento di persone da Manfredonia e per Manfredonia è tale da consentire un ulteriore sensibile aumento degli utenti della ferrovia;

f) per raggiungere tale obiettivo sono necessari i lavori di ammodernamento e di razionalizzazione della linea, per abbreviare i tempi di percorrenza e rendere più competitivo il mezzo ferroviario;

g) eventuali decisioni di eliminazione del servizio viaggiatori non ridurrebbero i costi, dovendo da un lato assicurare servizi alternativi e dall'altro mantenere la linea per il traffico merci.

(4-14868)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale. Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa ri-

scontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.

2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee paral-

lele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

La linea Foggia-Manfredonia è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2).

Per pervenire — attraverso specifici studi ad una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TESTA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

sono corse e continuano a correre voci insistenti su una possibile soppres-

sione della linea ferroviaria Legnago-Rovigo-Adria-Chioggia nell'ambito della politica dei cosiddetti tagli dei rami secchi;

l'infrastruttura attraversante l'area polesana appare invece assolutamente essenziale ai collegamenti ed al trasporto sia dei passeggeri che delle merci;

peraltro la linea *de qua* appare fortemente in ritardo nella rinnovazione delle strutture tecniche ai fine di assicurare solleciti viaggi e rapidi trasporti di passeggeri e di merci;

quindi oltre alla decisione formale di un taglio vi è la concreta possibilità, che appare già in via di attuazione, di lasciare decadere l'intero impianto ferroviario per poter poi, una volta reso pressoché totalmente inefficiente, affermare la sua inutilità e quindi, procedere alla sua soppressione;

trattasi di linea in cui molti impianti dall'inizio della costruzione e quindi dall'epoca fascista, anno 1930, non trova in molte parti aggiornamenti, sostituzioni, applicazione di nuove tecnologie, insomma investimenti tali da renderla moderna ed efficiente;

tutto ciò impedisce un uso intenso ed espansivo della linea stessa, quale una politica di investimenti e di risollevarimento delle condizioni dell'area polesana notoriamente depressa richiederebbe —

se intenda procedere alla soppressione della linea ferroviaria Legnago-Rovigo-Adria-Chioggia o in parte della stessa;

se la linea verrà lasciata nell'attuale stato di utenza e di degrado progressivo, o se invece si intende procedere ad un investimento idoneo a modernizzare la linea stessa, fornita delle apparecchiature e delle tecniche moderne al fine di rendere sollecito il trasporto delle merci e dei passeggeri;

qualora la risposta sia positiva, quando si procederà al rinnovamento della linea ferroviaria *de qua* ed all'impiego dei conseguenti investimenti.

(4-12596)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale e con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

1) *Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

a) *le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

b) *le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

2) *Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le*



regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, già attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per quanto concerne, in particolare, la linea Legnago-Rovigo-Chioggia, si fa presente che essa è compresa fra quelle di cui al precedente punto 2).

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al prece-

dente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Infine, in merito all'utilizzazione degli stanziamenti autorizzati con la legge n. 887 del 1984 per il completamento del programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, impianti e mezzi della rete ferroviaria, di cui alla legge n. 17 del 1981, si precisa che l'Ente ferrovie dello Stato ha provveduto — sia per i fondi precedentemente assegnati con le leggi n. 17 del 1981 e n. 130 del 1983, sia per quelli ora autorizzati — ad una programmazione dinamica dell'impiego delle risorse globalmente disponibili, tenendo conto dei lavori già in corso e delle prevedibili occorrenze per i singoli interventi indicati dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, relativo al programma di utilizzo delle somme stanziare con la legge n. 17 del 1981.

*Soltanto per quanto concerne gli interventi sulle linee di interesse locale — per talune delle quali, come sopra indicato, è già decisa la riclassificazione funzionale, mentre per le altre sono in corso approfondimenti e verifiche per valutare la possibilità o meno della sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con autoservizi — si è ritenuto di soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione dei provvedimenti previsti dal cennato decreto ministeriale n. 1881 del 1981.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TOMA, CANNELONGA, GRADUATA, GELLI, ANGELINI VITO E LOPS. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, stabilisce che il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero del tesoro e d'intesa con le regioni interessate è autorizzato a dichiarare la risoluzione consensuale o il riscatto delle ferrovie concesse;

la regione Puglia è particolarmente interessata a tale problema per la presenza nel suo territorio della società FSE che gestisce circa 480 chilometri di rete ferroviaria;

tale società ormai da anni ha gestito in maniera fallimentare la rete ferroviaria, accentuando fenomeni di privatizzazione dei trasporti e accrescendo i disagi verso i viaggiatori e per l'intera economia regionale —:

quali motivi ritardano il passaggio delle rete FSE alla rete delle ferrovie dello Stato;

se tra questi motivi c'è anche il mancato accordo sul nome del commissario che deve gestire questa fase del trasferimento;

quali criteri si intendono seguire per la sua nomina, criteri che siano ispirati a competenza e trasparenza e non invece funzionali a logiche di partito o di corrente. (4-08886)

RISPOSTA. — *Con decreto ministeriale 20 settembre 1985, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 30 dicembre 1985, n. 305, è stato dichiarato il riscatto delle concessioni ferroviarie gestite dalla Società ferrovie del sud-est con contestuale rilievo dei servizi automobilistici integrativi, già in concessione alla predetta società.*

*La Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è stata autorizzata ad assumere la gestione commissariale governativa dei sopracitati servizi ferroviari e automobilistici, in attesa della disciplina legislativa in materia di ferrovie di interesse regionale; pertanto, è stato nominato quale commissario governativo un dirigente generale della predetta direzione generale.*

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TRANTINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

a) nel corso dell'audizione disposta dalla Commissione trasporti della Camera del 27 novembre 1985, il Ministro dei trasporti ha riconfermato la volontà di soppressione delle linee ferroviarie a scarso traffico di interesse locale;

b) nella seconda fase del piano di riclassificazione « funzionale » della rete ferroviaria nella regione Sicilia è compresa la tratta 185, cioè la Valsavoia-Caltagirone-Gela di chilometri 111,9;

c) la Sicilia viene duramente penalizzata, come al solito (ma chi si meraviglia più), dovendo sacrificare più della metà (695 chilometri) sull'intera rete da sopprimere (1.200 chilometri circa) e, in particolare, con la tratta 185 che solo da qualche anno è stata completata con il troncone Caltagirone-Gela dopo oltre 25 anni di promesse, progetti, attese;

d) la predetta linea, oltre a servire tutte le comunità della zona calatina: da Militello a San Cono (si pensi a lavoratori pendolari e studenti), congiunge questa con l'importante centro industriale di Gela (lavoratori ANIC, trasporto merci, ecc.) venendo utilizzata, quindi, da due

veri e propri bacini di utenza che vanno dagli estremi della provincia di Agrigento, a centri della provincia di Caltanissetta sino a Catania, da dove, poi, partono i lunghi treni diretti al nord —:

se non si ritenga opportuno, doveroso e, persino, morale, abbandonare tale nocivo progetto soppressivo non solo di linea ferroviaria, ma di iniziative, comunicazioni, reali possibilità di crescita e sviluppo in un'area già tanto angariata da disaffezioni e inganni di parolai per mestiere, atteso che non si vogliono ripagare 695 chilometri da cancellare con 3 chilometri di ponte sullo « stretto », che si inaugurerà « domenica alle ore 11 » di non si sa... quale secolo. (4-12515)

TRANTINO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'interno.* — Per sapere:

se sia loro noto l'irresponsabile provvedimento di soppressione della manutenzione ordinaria sulla tratta ferroviaria Catania-Valsavoia-Caltagirone-Gela con conseguente inevitabile e giusto stato di agitazione della città di Caltagirone in particolare, e di una larga fascia di utenza primaria costituita da studenti e operai pendolari, colpiti dal disagio e dalla indifferenza governativa, dopo inutili appelli (degli interroganti e di altri) alla civile sensibilità;

se non intendano tempestivamente intervenire, ognuno per la propria competenza, per disporre il ripristino della manutenzione ordinaria, così scongiurando pericoli per la incolumità dei viaggiatori e possibile turbativa dell'ordine pubblico, perché anche la tolleranza è soggetta a deragliamenti. (4-13362)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la*

*determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale. Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso*

di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

La linea Lentini diramazione (ex Valsavoia)-Caltagirone-Gela di chilometri 111,8 è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2).

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati sti-

pulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, infine, la richiesta del ripristino della manutenzione ordinaria, sulle linee interessate, si fa presente che, in via cautelativa, in attesa delle decisioni che potranno essere prese circa la definitiva estesa della rete ferroviaria d'interesse locale, indicata al precedente punto 2), vengono al momento effettuati i soli interventi strettamente indispensabili a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Poiché da tale decisione non deriva, ovviamente, alcuna negativa conseguenza nei confronti del servizio svolto sulla linea in parola, l'Ente ferrovie dello Stato ritiene ingiustificate le preoccupazioni al riguardo manifestate.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TREBBI ALOARDI E GATTI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — considerato

l'annunciata intenzione del ministro dei trasporti di smantellare entro il 1987 la linea ferroviaria Varese-Porto Ceresio;

che la soppressione della linea Varese-Porto Ceresio è in contrasto stridente con gli interessi e lo sviluppo economico

e turistico di un'intera vallata composta da 8 paesi, e che è altresì un mezzo di collegamento con la confinante Confederazione elvetica;

che migliaia di utenti (lavoratori, studenti, turisti) utilizzano ogni giorno la ferrovia in questione;

che la statale 344 che collega Varese a Porto Ceresio e i comuni della zona è già oggi impercorribile per la caoticità del traffico causa di giornalieri e gravissimi incidenti tanto da provocare la decisione del divieto di sorpasso per tutto il percorso portando la percorribilità sui 30-50 chilometri orari;

che tale decisione ha già suscitato la giustificata e comprensibile protesta e opposizione di tutti gli utenti, di tutte le amministrazioni comunali e delle forze politiche e sindacali —:

quali iniziative intende porre in atto per conoscere la realtà della situazione e per evitare la soppressione di detta ferrovia la cui sostituzione alternativa, oltre che essere più costosa, non è di facile soluzione. (4-12555)

**RISPOSTA.** — *L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.*

*L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la determinazione, sempre da parte del ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale. Con decreto del ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'inda-*

*gine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.*

*In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:*

*1) Rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:*

*a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle ferrovie dello Stato definite rete commerciale ed aventi un'estesa di 8.323 chilometri;*

*b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite rete integrativa ed aventi un'estesa di 5.217 chilometri.*

*2) Rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perché ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in 1.918,6 chilometri, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.*

*3) Linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da rappresentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.*

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di 232,6 chilometri;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di 569,4 chilometri;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per una estesa di 55,4 chilometri.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonché per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Si fa presente che la linea Varese-Porto Ceresio è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 3) - seconda fase.

Il Ministro dei trasporti: SIGNORILE.

TREMAGLIA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere quando verrà liquidata la pensione di reversibilità alla signora Palluconi Milena nata il 17 maggio 1909 residente negli USA, vedova di Mannoni Goffredo già titolare di pensione privilegiata di guerra numero 5789986 di iscrizione, la cui domanda fu inoltrata tramite il vice consolato d'Italia di Rochester (New York) alla Direzione generale del Tesoro di Roma nell'ottobre del 1983. (4-06693)

RISPOSTA. — La direzione provinciale del Tesoro di Roma ha concesso, con determinazione del 27 dicembre 1984, n. 104664, il trattamento pensionistico di reversibilità a favore della signora Milena Palluconi, nata il 17 maggio 1909, vedova di Goffredo Mannoni.

Il pagamento della pensione di cui trattasi, è stato effettuato a decorrere dal mese di settembre 1985, previa contemporanea liquidazione delle competenze arretrate.

Pertanto, a favore dell'interessata è stato disposto il pagamento delle somme di lire 529.320 e di lire 317.590, per gli arretrati relativi, rispettivamente, ai periodi dal 1° aprile al 31 dicembre 1984, e dal 1° gennaio al 30 giugno 1985, nonché della rata continuativa trimestrale a vita di lire 184.060, a partire dal 30 settembre 1985.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

TREMAGLIA. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere lo stato attuale della pratica di pensione per malattia contratta in servizio intestata al sergente

maggiore Todaro Alessandro, classe 1953, che si trova alla divisione 6<sup>a</sup>, sezione 1<sup>a</sup> — dipensioni. (4-12401)

**RISPOSTA.** — Al sergente maggiore Alessandro Todaro è stato conferito l'assegno privilegiato ordinario di ottava categoria per il periodo 24 maggio 1979-23 maggio 1983.

Sono stati, inoltre, disposti gli accertamenti sanitari presso la commissione medico ospedaliera dell'ospedale militare di Palermo per il rinnovo dell'assegno privilegiato.

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**TREMAGLIA.** — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere l'attuale stato della pratica di pensione di guerra del signor Moschella Pompilio, nato a Sturno il 18 marzo 1923, residente in Argentina, la cui domanda è stata inoltrata in data 16 luglio 1985. (4-14549)

**RISPOSTA.** — È da premettere che, con determinazione del 18 settembre 1984, n. 2829560, al signor Pompilio Moschella venne negato diritto ad ulteriore trattamento pensionistico, per non riscontrato aggravamento della pregressa affezione malarica a suo tempo indennizzata con due annualità della pensione di ottava categoria. Con lo stesso provvedimento, inoltre, non furono ammesse a pensione le infermità diabete, osteoartrosi, uncoartrosi e cirrosi, perché non debitamente constatate, dalle competenti autorità militari o civili, entro cinque anni dalla cessazione del servizio di guerra, come tassativamente prescritto dall'articolo 127 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.

Con istanza del 16 luglio 1985, il signor Moschella ha chiesto il riesame amministrativo della sua posizione pensionistica, allegando, tra l'altro, copia fotostatica della cartella clinica relativa al ricovero subito presso l'ospedale della Croce rossa italiana di Valenzano dall'11 aprile al 1° maggio 1945.

A seguito di tale richiesta, la pratica concernente il predetto è stata ripresa in esame e poiché la surriferita copia di atto sanitario è risultata non debitamente autenticata, si è reso necessario, in data 3 giugno 1986, chiedere all'ospedale militare di Bari, che detiene il carteggio del soppresso ospedale della CRI di Valenzano, di trasmettere copia della cartella clinica in questione.

In pari data, inoltre, è stato interessato anche l'ospedale militare di Napoli, perché faccia pervenire copia integrale delle cartelle cliniche relative ai successivi ricoveri ivi subiti dal signor Moschella dal 6 al 20 luglio 1945 e dall'8 al 10 ottobre 1945.

Si assicura che appena sarà stata acquisita agli atti la documentazione sanitaria di cui sopra è cenno, verranno adottati, con ogni possibile sollecitudine, i provvedimenti del caso.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: RAVAGLIA.

**VALENSISE E ALOI.** — Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno. — Per conoscere:

se siano a conoscenza dell'esito che abbiano avuto le denunce che, secondo notizie di stampa, sono state presentate alla procura della Repubblica di Locri nei confronti degli amministratori del comune di Siderno (Reggio Calabria) accusati di comportamenti amministrativi ritenuti dai denunzianti penalmente rilevanti e motivati da inquietanti contiguità con esponenti della criminalità organizzata della zona;

altresi, se siano state disposte misure ispettive nei confronti dell'amministrazione comunale di Siderno in relazione a quanto affermato nelle denunce relativamente alla applicazione eccessivamente discrezionale delle norme della « legge antimafia », in occasione di liquidazioni di compensi a ditte appaltatrici di opere pubbliche. (4-14320)

**RISPOSTA.** — La procura generale della Repubblica di Reggio Calabria, con riferi-

mento all'interrogazione, ha comunicato che:

« Numerosi esposti sono stati presentati alla procura della Repubblica di Locri da Nicola Fiorenza contro amministratori e funzionari del comune di Siderno. A seguito di tali denunce sono stati instaurati i seguenti procedimenti penali:

1) n. 1059/84 RGPM (registro generale pubblico ministero) contro Paolo Lanzafame, + 4, imputati del delitto di cui agli articoli 110-324 del codice penale; a detto procedimento sono stati riuniti gli atti registrati ai numeri 296/84 e 313/85 RGPM; in esito alla compiuta istruzione il processo è stato trasmesso al tribunale di Locri con richiesta di citazione a giudizio;

2) n. 16/86 RGPM contro Paolo Lanzafame + 3, imputati dei delitti di cui agli articoli 110-324; 110-56-314 del codice penale. Istruzione compiuta. Formulata richiesta di citazione a giudizio;

3) procedimento penale n. 15/86 RGPM contro Ferdinando Minniti, indiziato del delitto di cui agli articoli 110-81 capoverso, 490 del codice penale. Istruzione compiuta. In data 10 aprile 1986 formulata al giudice istruttore richiesta di proscioglimento con formula piena;

4) n. 17/86 RGPM contro Aristide Brava, indiziato del delitto di cui agli articoli 110-476 del codice penale. Istruzione compiuta. In data 8 aprile 1986 formulata al giudice istruttore richiesta di proscioglimento con formula piena;

5) n. 202/85 contro Francesco De Stefano + 3, indiziati dei delitti di cui agli articoli 110-117-328-324 del codice penale. Istruzione in corso;

6) n. 18/86 RGPM contro Paolo Lanzafame + 4, indiziati dei delitti di cui agli articoli 110, 81 cpv, 323 e 110-314 del codice penale;

7) n. 20/86 RGPM contro Giuseppe Romeo + 5, indiziati dei delitti di cui agli articoli 110-323-314 del codice penale;

8) n. 19/86 e n. 35/86 RGPM atti relativi concernenti allacci abusivi di acqua

potabile nel comune di Siderno e un ennesimo esposto del prefetto Nicola Fiorenza. Istruzione in corso ».

Inoltre, il comandante la compagnia dei carabinieri di Locri sta indagando sulla presunta violazione delle norme della legge antimafia nella concessione in appalto di opere all'impresa Marco Macrì da parte dell'amministrazione comunale di Siderno.

In data 4 marzo 1986, su richiesta della polizia giudiziaria procedente, il procuratore della Repubblica di Locri ha disposto il sequestro di tutta la documentazione investita dagli accertamenti. Le indagini sono tuttora in corso. I relativi atti sono iscritti al n. 253/86 RG della procura di Locri.

Infine, si fa presente che, dagli accertamenti fatti esperire in proposito, non risulta siano state disposte misure ispettive nei confronti dell'amministrazione comunale di Siderno.

Il Ministro di grazia e giustizia:  
MARTINAZZOLI.

ZOLLA. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere — premesso che

il giovane Tramonti Giuseppe, nato a Corigliano Calabro il 20 marzo 1961, attualmente in servizio di leva presso il Comando 3° battaglione granatieri gran guardia, 3ª compagnia, 1ª squadra di stanza ad Orvieto presso la caserma Piave, ha chiesto il 31 dicembre 1985 per i tramite gerarchici il congedo anticipato;

il ragazzo, unico responsabile della azienda agricola familiare in quanto il padre, affetto da carcinoma del rene con metastasi diffuse in tutto il corpo e con frattura della settima vertebra cervicale, non può attendere alla conduzione della azienda stessa, alla quale neanche la madre, occupata a seguire il marito costretto alla immobilità più assoluta, può applicarsi;

il fratello del militare, iscritto alla facoltà di giurisprudenza dell'università di Salerno, non è in condizioni — tecniche e pratiche — di dedicarsi all'attività agricola;



l'azienda, a conduzione familiare, non è in condizione di fornire un reddito tale da cui detrarre l'eventuale salario per uno o più dipendenti avventizi, che possano sostituire il giovane Tramonti —

se ritenga (considerato il tragico momento che quella famiglia sta attraversando) nonché ai fini della sopravvivenza dell'azienda stessa, di concedere al soldato Tramonti Giuseppe (matricola numero 03761000969) il congedo anticipato richiesto. (4-14146)

**RISPOSTA.** — *La domanda di ammissione al beneficio del congedo anticipato, prodotta dal militare Giuseppe Tramonti, è ancora in fase istruttoria, essendo necessario acquisire al riguardo il parere dei competenti comandi.*

*Il militare è stato comunque trasferito da Orvieto al distretto militare di Cosenza, quale accompagnatore di grande invalido.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.

**ZOPPI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali provvedimenti intende prendere per alleviare lo stato di disagio nel quale si trovano alcuni militari del 41° battaglione meccanizzato « Modena » in Villa Vicentina (Udine) dove pur essendo ammalati vengono trattati come bestie.

Infatti il militare Sassarini Giampaolo nato a Levanto il 30 gennaio 1965, in servizio al comando sopra menzionato, pur essendo ammalato, con febbre e con pericolo di perdita della vista dopo l'invio all'ospedale di Udine è stato rinviato al corpo. Tutto questo non pare sia educativo, nei confronti dei giovani che devono servire la patria, infatti verrà immediatamente presentata domanda per malattia contratta in servizio e, se resterà

insoddisfatta, un esposto alla procura della Repubblica del territorio competente per gli accertamenti del caso.

(4-11707)

**RISPOSTA.** — *Le condizioni igienico-sanitarie della caserma Bafile Rossani di Villa Vicentina, sede del quarantunesimo battaglione fanteria Modena, sono nel complesso adeguate. Comunque da alcuni lavori in corso conseguiranno miglioramenti funzionali.*

*Il soldato Giampaolo Sassarini — alle cui vicende sanitarie il deputato Zoppi fa riferimento — è stato scrupolosamente seguito dai sanitari militari. In particolare nulla di significativo è emerso a carico dell'apparato visivo. Il soldato Sassarini non è mai stato in pericolo di perdere la vista, come accertato nel corso di accuratissimi esami disposti dal comando dei servizi sanitari della regione militare nord-est nel periodo tra il 23 novembre e il 13 dicembre 1985.*

*A seguito dei suddetti esami (cardiologici, oculistici, otorinolaringoiatrici, neurologi, ortopedici, ematochimici, eccetera) al Sassarini venivano concessi 20 giorni di licenza convalescenza per cefalea vasomotoria in soggetto con labilità vegeto-emotiva e note ansiose.*

*Dopo ulteriori vicende sanitarie (ricovero, di sua iniziativa, presso l'ospedale civile di La Spezia per un intervento di settoplastica e successiva licenza di convalescenza), il giovane ha ripreso servizio, idoneo, presso il quarantunesimo battaglione fanteria Modena, dal 13 febbraio 1986. Non risulta abbia presentato alcuna istanza volta ad ottenere il riconoscimento di infermità per causa di servizio.*

Il Ministro della difesa: SPADOLINI.