

164.

ALLEGATO AI RESOCONTI DELLA SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1991

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALBERINI: Per la restituzione alla stazione ferroviaria di Desenzano del Garda (Brescia) del lampadario in vetro di Murano che ora si trova nella sede centrale dell'Ente ferrovie dello Stato a Roma (4-19342) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12681	BIASCI: Per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie del versante tirrenico (4-22082) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12686
AULETA: Per la rimozione della pista in terra battuta tra le contrade Fontanelle a Caiazzano di Sassano (Salerno) e la ricostruzione del ponte sul fiume Tanagro, da parte del consorzio di bonifica del Vallo di Diano di Sala Consilina e per il rinnovo della direzione dello stesso consorzio, da tempo scaduta (4-25101) (risponde Mannino, <i>Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno</i>)	12681	BIASCI: Per il recupero e la riattivazione del canale navigabile dei Navicelli tra Pisa e Livorno (4-24349) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12687
BAGHINO: Sulle misure che si intendono assumere per rendere operativo ed efficiente il sistema informativo dell'Ente ferrovie dello Stato (4-21193) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12682	BISAGNO: Sui disservizi del treno ETR-450 « Pendolino » sulla tratta Roma-Milano (4-20373) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12687
BERSELLI: Sulle nuove modalità di esame per il conseguimento della patente di guida (4-23905) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12684	BORRUSO: Sulla azione di monitoraggio nel rilascio di nuove autorizzazioni al trasporto merci su strada (4-23921) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12688
		CARIA: Per l'estensione anche ai militari del genio ferrovieri della copertura di eventuali danni a persone o cose dei privati e dell'Ente ferrovie dello Stato (4-22903) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	12689
		CARIA: Per un intervento volto a verificare la correttezza degli esami del primo corso per dirigenti delle fer-	

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1991

- | | |
|--|--|
| <p>rovie dello Stato tenutosi a Foligno nel luglio 1990 (4-22969) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12689</p> | <p>sopraelevata ferroviaria (4-21552) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12696</p> |
| <p>CIABARRI: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire la funzionalità del servizio ferroviario della provincia di Sondrio (4-23201) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12691</p> | <p>GARAVINI: Per la ripresa dei lavori inerenti lo scalo ferroviario di Cervignano del Friuli (Udine) (4-22274) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12698</p> |
| <p>COSTA RAFFAELE: Per l'apertura al traffico civile dell'aeroporto di Novi Ligure (Alessandria) (4-20228) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12692</p> | <p>GORGONI: Sulla situazione del trasporto ferroviario in Puglia, con particolare riferimento al raddoppio e all'elettrificazione della linea Bari-Lecce (4-23211) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12698</p> |
| <p>COSTA RAFFAELE: Sull'eccessivo aumento del prezzo del supplemento rapido sulla linea Torino-Fossano (4-22664) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12693</p> | <p>GORGONI: Per il ripristino di un volo diretto Brindisi-Milano (4-23970) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12699</p> |
| <p>CRESCO: Per un chiarimento in merito alla possibilità di ricongiungere, al servizio attualmente prestato, il periodo corrispondente agli studi universitari, ai sensi dell'« ex » articolo 2 della legge 7 febbraio 1979, n. 29 con particolare riferimento alla vicenda di alcuni dipendenti del dipartimento delle ferrovie dello Stato di Verona (4-21988) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12693</p> | <p>LEONI: Per l'ammodernamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato (4-23216) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12700</p> |
| <p>CRIPPA: Sulle misure che si intendono assumere in relazione all'inquinamento acustico ed ambientale provocato dagli aerei che decollano dall'aeroporto di Orio al Serio (Bergamo) (4-13685) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12696</p> | <p>LUCCHESI: Sullo stato di degrado nel quale versa la linea ferroviaria Tirrenica (4-22764) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12701</p> |
| <p>D'ADDARIO: Per la sospensione, da parte delle ferrovie dello Stato, del bando relativo alla gara d'appalto per la realizzazione a Pescara della</p> | <p>MACCHERONI: Sulla veridicità delle notizie in merito al rinvio della realizzazione della linea ferroviaria Pontremolese (4-22393) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12701</p> |
| | <p>MATTEOLI: Sul comportamento del dottor Daniele Carretta, responsabile del laboratorio di igiene industriale presso il compartimento ferrovie dello Stato di Verona, in relazione all'indagine ambientale svolta nel 1987 presso le officine ferrovie dello Stato di Vicenza (4-21126) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12702</p> |

- MATTEOLI: Per il potenziamento del servizio merci della linea ferroviaria Pistoia-Pracchia-Bologna (4-22265) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12703
- MONELLO: Sull'applicazione, da parte del compartimento delle ferrovie dello Stato di Palermo, della circolare che riduce da 48 a 24 la franchigia delle tasse di sosta per i carri esteri (4-20932) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12704
- PARLATO: Sui finanziamenti previsti a favore della IMAR s.r.l. di Pignataro Maggiore (Caserta) in relazione alla situazione occupazionale della ditta (4-23365) (risponde Mannino, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 12705
- PARLATO: Sui programmi relativi allo sviluppo dell'aeroporto « O. Salomone » di Capua (Caserta) (4-23674) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12706
- PARLATO: Sul progetto di ampliamento dello stabilimento di produzione di sistemi di controllo « radar » e simili della Selenia Industrie Elettroniche associate ora Alenia, di Bacoli (Napoli) (4-24224) (risponde Mannino, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 12706
- POGGIOLINI: Per l'adozione di misure volte a garantire il rispetto delle norme sulla « patente europea » (4-23882) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12708
- POLI BORTONE: Per l'adozione da parte dell'Alitalia di un orario più consono alle esigenze degli utenti, ai collegamenti fra Brindisi e Milano (4-23821) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12709
- POLI BORTONE: Per l'invio dei tecnici preposti alla vigilanza sulla situazione della convenzione fra comune di Lecce ed agenzia del Mezzogiorno per la costruzione della tangenziale est (4-24467) (risponde Mannino, *Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 12710
- RALLO: Per l'utilizzo ai fini del miglioramento dei servizi ferroviari del personale eccedente a seguito della realizzazione del controllo del traffico centralizzato sulla tratta Mottacaltanissetta (4-22711) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12710
- RAVASIO: Sulle iniziative che si intende assumere per una diminuzione dell'autotrasporto merci a favore di altre forme di trasporto (4-24883) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12712
- RONCHI: Sulla veridicità delle notizie circa il comportamento delle autorità militari in relazione al ritrovamento di reperti archeologici nel corso degli scavi per la ristrutturazione dell'ospedale militare del Celio a Roma (4-24651) (risponde Rognoni, *Ministro della difesa*) 12712
- SEPPIA: Sulle iniziative che si intendono assumere per risolvere i problemi del settore dell'autotrasporto merci, con riferimento all'applicazione del decreto interministeriale 30 aprile 1990 che prevede una riduzione della spesa sostenuta per gasolio e lubrificanti (4-22388) (risponde Bernini, *Ministro dei trasporti*) 12713

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1991

- | | |
|--|--|
| <p>SERVELLO: Per l'emanazione di disposizioni univoche per tutte le sedi periferiche della motorizzazione civile di Milano, concernenti i casi di dipendenti sottoposti a procedimento penale per fatti connessi al loro ufficio (4-24186) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12713</p> | <p>TORCHIO: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione alle carenze di manutenzione degli automezzi che effettuano il servizio sostitutivo delle linee ferroviarie Mantova-Modena-Bologna (4-20076) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12717</p> |
| <p>TAMINO: Per l'ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Viterbo (4-22673) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12714</p> | <p>TRANTINO: Per un intervento volto a normalizzare l'attività dell'aeroporto di Fontanarossa di Catania, a seguito della cessazione del conflitto nel Golfo Persico (4-24713) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12718</p> |
| <p>TAMINO: Per un'indagine sulle condizioni di sicurezza dei treni circolanti sulla linea ferroviaria Roma-Viterbo a seguito dell'incidente ivi verificatosi il 13 dicembre 1990 (4-23105) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12715</p> | <p>TREMAGLIA: Per un intervento volto a garantire migliori condizioni di viaggio agli utenti del treno 5397 Milano-Brescia (4-22814) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12719</p> |
| <p>TASSONE: Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire maggiore disponibilità di posti a sedere sul treno notturno che si ferma alla stazione di Vibo Valentia (Catanzaro), diretto a Milano (4-22655) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12716</p> | <p>VALENSISE: Sui motivi dell'accantonamento delle opere previste per la ristrutturazione della stazione ferroviaria di Gioia Tauro (Reggio Calabria) (4-21976) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 12719</p> |

ALBERINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se corrisponde a verità la notizia, riportata dai giornali, che il lampadario in vetro di Murano, che arredava fin dal 1927, per decisione dell'allora Ministro delle comunicazioni, la sala d'aspetto di prima classe della stazione ferroviaria di Desenzano del Garda, a seguito dei lavori di sistemazione e di restauro eseguiti qualche anno or sono, sia stato prelevato e destinato alla sede centrale delle FF.SS. di Roma e se, in caso affermativo, non intenda disporre la restituzione alla stazione di provenienza.

(4-19342)

RISPOSTA. — *Il lampadario in vetro di Murano è stato restituito alla stazione di Desenzano del Garda (Brescia) nel mese di ottobre 1990 e il capostazione titolare di Desenzano ha già provveduto alla posa in opera dello stesso.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

AULETA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso che:

il Consorzio di bonifica integrale del Vallo di Diano con sede in Sala Consilina, provincia di Salerno, e l'impresa Intercantieri SpA (già Vittadello) sono stati coinvolti, in passato, in vicende varie non sempre limpide, per alcune delle quali interrogazioni parlamentari attendono ancora una risposta;

la predetta impresa, per la realizzazione del quarto e quinto lotto della rete di irrigazione nelle contrade Fontanelle e Caiazzano di Sassano, ha costruito una

pista in terra battuta, da eliminare appena eseguiti i lavori dei suddetti lotti;

nonostante le opere siano state ultimate da circa due anni, ancora non si è provveduto a rimuovere la pista, provocando le proteste dei cittadini interessati per i danni che ingiustamente continuano a subire;

altre proteste da anni si ripetono periodicamente per la demolizione del ponte sul fiume Tanagro, necessario per il più rapido collegamento di Sala Consilina e di Treggiano e per l'accesso ai numerosi terreni circostanti —:

se non ritiene di dovere intervenire per:

a) far rimuovere la pista in terra battuta realizzata nelle contrade Fontanelle e Caiazzano di Sassano;

b) accelerare i tempi per la ricostruzione del ponte sul fiume Tanagro tra il territorio di Sala Consilina e quello di Treggiano;

se è vero che la predetta pista non è stata ancora eliminata perché servirebbe come passo carrabile a diversi terreni dello stesso presidente del Consorzio;

quali iniziative intende assumere per evitare il permanere alla direzione del consorzio di una deputazione da anni scaduta e compromessa. (4-25101)

RISPOSTA. — *Le opere relative al quarto e quinto lotto dei lavori di irrigazione nei territori vallivi del Vallo di Diano sono state trasferite al Consorzio di bonifica integrale del Vallo di Diano con atto del 23 maggio 1990, con le relative competenze, attività ed*

occorrenze finanziarie necessarie al loro espletamento. Ciò in conformità a quanto prescritto dall'articolo 5 della legge n. 64 del 1986 e dalla deliberazione CIPE dell'8 aprile 1987.

Pertanto, in ordine agli specifici interventi indicati nell'atto parlamentare in oggetto, si precisa che l'espletamento di ogni attività ed iniziativa relative alla esecuzione dei lavori, nonché la titolarità dei rapporti con l'impresa esecutrice non rientra più nelle attuali competenze dell'Agenzia per il Mezzogiorno, bensì risulta di esclusiva competenza dell'ente cui l'opera è stata trasferita.

Per quanto concerne, infine, l'opera di attraversamento del fiume Tanagro, essa non è stata finanziata né dalla cessata cassa per il Mezzogiorno, né dalla attuale Agenzia.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:
Mannino.

BAGHINO. — Al Ministro dei trasporti.
— Per sapere se è a conoscenza di quanto risulterebbe, secondo accertamenti e cioè che:

l'informatica dell'ente ferrovie dello Stato è ferma da oltre dieci anni, poiché le ultime procedure, di un certo rilievo, hanno avuto avvio negli anni settanta;

nel triennio 1987-1989 la società GE-DA (vedi interpellanza 2-00428 del 23 novembre 1988) ha fornito una inutile consulenza; sono stati infatti accantonati tutti i progetti del sistema informativo aziendale creati soltanto per giustificare le giornate-uomo da pagare alla su citata ditta;

l'organico della direzione centrale informatica è di circa ottocento persone (per la maggioranza, trattasi di giovani altamente qualificati), ma non utilizzati produttivamente nell'informatica;

le stesse persone che gestirono lo sperpero di denaro pubblico, come già detto nella su citata interpellanza, e il conseguente spreco di tempo, vanno proponendo, senza alcuna verifica, al commis-

sario straordinario dell'ente ferrovie dello Stato, a firma del dimissionario direttore generale De Chiara, un piano di sviluppo di progetti informatici che, anche se ridimensionati, nel piano (lettera D.G. 89/013686 del 7 novembre 1989) non porteranno ad altro che a percorrere le strade già percorse, senza esito;

si spendono annualmente oltre cinque miliardi di lire per le sole spese di affitto, condominio e pulizia di due « Cattedrali del deserto » (vedi interrogazione 4-14162 del 27 giugno 1989), ossia le sedi dell'ente ferrovie dello Stato che trovansi in via V. Lamaro, n. 15 e n. 25;

nella prima vi è l'inutilizzato personale che dovrà forse essere destinato a realizzare il sistema alta velocità, inattivo da anni, nella seconda, ancora quasi vuota, vi è un elaboratore tra i più grandi e moderni d'Italia, collegato con il polo nazionale delle ferrovie dello Stato, installato e pronto da nove mesi, ma ancora inattivo;

la direzione centrale informatica è stata inoltre incaricata di sovrintendere agli acquisti del *soft-ware* ed *hard-ware* del sistema rilevazione presenze, per tutto il personale e le sedi dell'ente ferrovie dello Stato. Ma nonostante tutto l'organico su citato, e l'esistenza di società altamente qualificate a livello nazionale, per il *soft-ware* è ricorso ad una società, per la quale occorrerebbe verificare chi vi è interessato, che sin ora ha fornito un sistema ridicolo, che non è in grado di gestire neppure ottocento persone, con ausilio umano superiore a quello necessario quando il rilevamento presenze veniva gestito manualmente;

così stando le cose, l'interrogante chiede quali iniziative risolutive intenda assumere per far sì che finalmente, ben presto, l'informatica delle ferrovie dello Stato funzioni con la massima efficienza e senza sprechi. (4-21193)

RISPOSTA. — Nel corso degli anni ottanta, nel campo dell'informatica, è stata data attuazione ad importanti progetti che hanno

concorso in misura notevole a migliorare il servizio ferroviario nel settore della produzione, delle vendite, delle finanze, dell'amministrazione e della gestione.

Nell'area produzione sono stati attuati:

il progetto « Orario », per la creazione di una banca dati concernenti l'elaborazione del programma di esercizio dei treni merci e viaggiatori;

il progetto « Hermes », che attraverso il collegamento con una rete internazionale di trasmissione dati consente lo scambio di informazione fra tutte le reti ferroviarie dell'Europa occidentale per l'inoltro e la dislocazione dei carri, nonché della merce trasportata;

il progetto « RIC », per la contabilizzazione del materiale rotabile di altre amministrazioni ferroviarie, circolanti sulla rete delle ferrovie dello Stato;

il progetto « Controllo circolazione linee », finalizzato, mediante un sistema automatico di supervisione e gestione, all'ottimizzazione della circolazione ferroviaria e realizzato sulle linee Milano-Bologna, Bologna-Rimini e Roma-Napoli.

Per quanto riguarda il contratto stipulato con la società GEDA per lo sviluppo di un nuovo sistema informativo aziendale (SIA), l'ente delle ferrovie dello Stato evidenzia che nel triennio 1987/89, lo stesso si collocava nel segno della continuità del generale piano di informatizzazione avviato dall'ex azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Tale affidamento — avvenuto in applicazione della legge del 12 febbraio 1981, n. 17 e degli specifici decreti ministeriali che avevano autorizzato gli studi e la realizzazione del nuovo sistema informativo — era motivato dall'esigenza, da parte dell'ente delle ferrovie dello Stato, di usufruire del più avanzato patrimonio di conoscenze tecniche disponibili nel settore, conoscenze che la società GEDA aveva acquisito fin dal 1984 riguardo alle strutture organizzative ed alle procedure ferroviarie.

Agli inizi del 1989, con l'avvento dell'amministrazione straordinaria dell'ente il processo di realizzazione in atto veniva inter-

rotto mediante l'attuazione di una severa politica di contenimento degli investimenti (accantonamento di 67 progetti in fase di predisposizione — interruzione di 14 progetti già in via di attuazione — prosecuzione, con obiettivi ridimensionati, di circa 20 progetti).

Circa l'organico della direzione centrale informatica, l'ente delle ferrovie dello Stato precisa che attualmente è costituito da 781 dipendenti di cui 598 utilizzati in modo più che proficuo nell'area squisitamente informatica, in attività proprie delle figure professionali di sistemista, progettista, analista, programmatore, eccetera.

Il personale in questione tende, purtroppo, a ridursi per un complesso di concomitanti e svariati fattori quali il blocco del turn over, l'interruzione delle selezioni interne volte alla ricerca di elementi tra il personale già in servizio, idonei ad essere riprofessionalizzati, l'applicazione delle leggi per il pensionamento anticipato e per la mobilità del personale verso altre amministrazioni, la tendenza (dell'ordine di 10 agenti/anno) da parte dei quadri e degli specialisti più qualificati a presentare le dimissioni per il richiamo esercitato da più remunerative offerte di impiego.

In ordine poi al piano di sviluppo dei progetti informatici proposto all'amministratore straordinario dal direttore generale pro-tempore, con la nota citata dall'interrogante, l'ente delle ferrovie dello Stato fa sapere che il piano medesimo — elaborato sulla base degli indirizzi dati all'ente di contenere al massimo gli investimenti — rifletteva le esigenze di informatizzazione e priorità espresse dai massimi dirigenti delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda i fabbricati di Cinecittà, l'ente precisa, altresì, che la spesa sostenuta annualmente per la loro locazione è di lire 970 milioni per via Lamaro 13, di lire 1.370 milioni per via Lamaro 25 e di lire 580 milioni per le spese connesse. I locali dell'edificio di via Lamaro 13 e due piani di quello di via Lamaro 25 sono attualmente utilizzati da personale quasi totalmente proveniente dalla ex direzione centrale alta velocità, che ha operato ed opera tuttora per la realizzazione del sistema alta velocità. Nel contratto di locazione è stata inserita una

clausola di disdetta, con preavviso di sei mesi, in previsione di eventuali modifiche o ridimensionamenti dei piani di lavoro tali da comportare il rientro in sede centrale di unità operanti all'esterno.

L'elaboratore installato nella sede di via Lamaro 25 è stato posto in completo definitivo esercizio il 12 settembre 1990, dopo il superamento delle difficoltà di collegamento (per mezzo linee SIP ad alta velocità di trasmissione) tra le sedi di via Lamaro e di via dello scalo Prenestino e delle difficoltà dovute alla ridotta capacità di trasmissione dati (14.400 bit/secondo anziché 19.200 bit/secondo).

Per quanto concerne i sistemi di controllo accessi e di rilevazione automatica delle presenze, l'ente delle ferrovie dello Stato fa osservare che la direzione centrale informatica, che ha provveduto alla loro installazione, si pone sul mercato esterno in un rapporto perfettamente paritetico che deriva da un prodotto software originariamente acquisito dalla Sparta informatica srl che era una delle pochissime società, in Italia, a commercializzare software di rilevazione presenze su personal computers. L'adattamento di tale sistema alle esigenze ferroviarie è stato affidato a specialisti delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BERSELLI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

la legge 18 marzo 1988 n. 111 ha stabilito le norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e per il conseguimento delle patenti di guida e la prevenzione nonché la sicurezza stradale;

ha altresì stabilito che per l'esame di teoria occorre accertare, da parte dell'esaminatore, che il candidato abbia una « conoscenza ragionata » delle norme sulla circolazione stradale, e che per l'esame di guida dimostri « abilità (appunto) alla guida, padronanza del veicolo e corretto comportamento in circolazione »;

il decreto ministeriale 3 agosto 1990 n. 332 (regolamento di attuazione della

Legge 111/88) ha precisato ulteriormente le modalità per l'effettuazione delle prove di teoria e di guida, nel rispetto ovviamente dello spirito della Legge 111/88, che si richiama sempre alla sicurezza stradale ed alla prevenzione degli incidenti;

con la circolare n. 200 del 13 dicembre 1990, la Direzione Generale della Motorizzazione Civile ha impartito disposizioni agli esaminatori per l'applicazione pratica delle predette norme, ma in netto contrasto con le stesse;

infatti la circolare n. 200 prevede che l'esame di teoria per le patenti « A » e « B » venga effettuato esclusivamente con l'utilizzazione dei quiz, escludendo (come invece previsto dal terzo comma dell'articolo 2 del decreto ministeriale 3 agosto 1990 n. 332) l'eventuale prova orale in caso di errori nella risoluzione dei quiz. In tal modo, due errori sulla precedenza hanno la medesima rilevanza di due errori sul motore, con la conseguenza che viene dichiarato idoneo chi non conosce le fondamentali norme sulla precedenza;

senza l'integrazione orale l'esaminatore non ha alcuna possibilità di accertare se si è trattato di mero errore materiale o di una vera e propria lacuna nella preparazione e nella conoscenza delle norme sulla circolazione stradale del candidato;

inoltre con decreto ministeriale 27 aprile 1990 n. 156 sono stati pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* i nuovi segnali stradali conformi alle direttive della legge 111/88, ma i quiz, vecchi di 15 anni, non sono stati aggiornati, sicché sulle relative cartelle compaiono segnali stradali che sono stati modificati o addirittura sostituiti da quelli riportati sul decreto ministeriale stesso;

la circolare n. 200 prevede che l'esame di guida — dovendo l'esaminatore effettuarne 3 ogni ora — abbia una durata di 20 minuti;

il decreto ministeriale n. 332 prescrive invece che la durata della prova di guida (articolata in due fasi — identificate nel decreto ministeriale stesso al punto 5

ed al punto 6 -) dovrebbe superare, per la sola parte descritta al punto 6, 30 minuti, ma in nessun caso può essere inferiore a 20 minuti, sicché viene di fatto illegittimamente esclusa la parte descritta al punto 5;

non solo: tutte le manovre richieste per l'esame di guida devono ovviamente essere effettuate anche dai candidati « privatisti » con vetture prive di doppi comandi e con accompagnatori che alle volte sono meno preparati dei candidati stessi, con possibili gravi conseguenze per loro e per gli esaminatori nella effettuazione, ad esempio di una frenata di emergenza alle varie velocità (prova prevista durante l'esame), considerato l'intenso traffico cittadino;

in funzione di tutto ciò il personale della Motorizzazione Civile è sceso in sciopero dal 16 gennaio 1991 - in coincidenza con la decorrenza delle nuove modalità di esame -:

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra esposto e se non ritenga indifferibile:

1) che la circolare n. 200 venga modificata nel senso di recepire davvero lo spirito e la lettera della legge 111/88 e del decreto ministeriale n. 332;

2) che la Direzione Generale della Motorizzazione Civile si faccia carico di tutelare la sicurezza e l'incolumità degli esaminatori (nonché dei candidati, dei loro accompagnatori e di quanti possono venire coinvolti) durante gli esami di guida, dotando ad esempio ogni Ufficio Provinciale di auto con doppi comandi ed accompagnatore qualificato dipendente dell'Amministrazione stessa, per gli esami dei candidati privatisti, in quanto le autoscuole sono già dotate di vetture con doppi comandi e di accompagnatori qualificati;

3) che in presenza di una maggiore mole di lavoro e di rischio nel contesto di un traffico sempre più caotico venga rivalutato il compenso incentivante previsto dalla legge 870/86 e da allora mai aumentato.

(4-23905)

RISPOSTA. — Per l'aspetto innovativo di talune disposizioni contenute nel decreto ministeriale del 3 agosto 1990, n. 332, le istruzioni procedurali diramate nella circolare n. 200 del 13 dicembre 1990, hanno carattere sperimentale e in parte transitorio in quanto finalizzate a fornire le prime istruzioni ai dipendenti uffici provinciali della motorizzazione civile e trasporti in concessione (MCTC). Ne consegue che verrà successivamente emanata una circolare definitiva in materia, che terrà conto delle esperienze acquisite durante il periodo sperimentale della predetta circolare.

Si fa, altresì, presente che il ricorso al sistema dei questionari per gli esami di teoria di categoria A e B, in applicazione della disposizione dell'articolo 85, comma 5, del codice della strada, è stato dettato dalla necessità di assicurare criteri di valutazione obiettivi automatici in relazione alla possibilità di schematizzare i relativi quesiti.

La scelta del questionario senza integrazione orale è una procedura che dà garanzia di una maggiore trasparenza ed uniformità del giudizio finale. I questionari utilizzati sono quelli in uso dal 1985, integrati con i nuovi argomenti introdotti con il decreto ministeriale del 6 giugno 1988, n. 262 entrati in vigore il 16 gennaio 1991 in base a quanto stabilito dal decreto ministeriale 3 agosto 1990, n. 332.

Per quanto attiene i nuovi segnali stradali, introdotti con decreto ministeriale 27 aprile 1990, n. 156, si osserva che i segnali presenti sulle attuali schede-quiz sono tuttora installati sulle strade e continueranno a svolgere la loro funzione durante tutto il periodo transitorio che scadrà, salvo proroghe, il 31 dicembre 1992. D'altra parte, le tecniche di produzione delle attuali schede-quiz non consentono l'aggiornamento in tempi brevi. Sono in preparazione, peraltro, i nuovi questionari che verranno prodotti con procedure informatiche e con tecnologie di stampa avanzate in grado di adeguare in tempi estremamente ridotti i contenuti delle schede-quiz qualora fosse necessario.

Si fa, inoltre, osservare che il parametro operativo indicato nella circolare n. 200 del 1990 per la prova di guida (tre candidati l'ora) costituisce il termine di riferimento da

tener presente in sede di organizzazione e concessione delle sedute di esame e non il termine di riferimento per determinare la durata effettiva della prova di esame. Infatti, tenendo conto della percentuale media dei candidati assenti (20 per cento) e della minore durata della prova (mediamente 10 minuti) dei candidati respinti, che sono circa il 14 per cento dei candidati saminati, il tempo medio effettivamente disponibile per i candidati che completano la prova con esito favorevole è intorno ai 27 minuti.

Anche la stima suindicata, al pari delle altre istruzioni fornite con la predetta circolare, è un'indicazione provvisoria e a titolo sperimentale.

Con il decreto ministeriale del 3 agosto 1990, n. 332, emanato in conformità all'allegato II della direttiva n. 80/1263/CEE del 4 dicembre 1980, si è riproposto l'annoso problema circa la necessità che anche il candidato privatista sostenga l'esame di guida con veicolo munito di doppi comandi. Al riguardo si fa presente che, anche ai fini della sicurezza della circolazione stradale, sono state poste allo studio le possibili misure in grado di garantire lo svolgimento dell'esame di guida del candidato privatista in condizioni non dissimili da quelle in cui si svolge la prova pratica del candidato allievo di autoscuola.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BIASCI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

le comunicazioni ferroviarie dell'Asse Tirrenico versano in uno stato di degrado e di progressivo abbandono;

nessun programma di investimento in strutture e tecnologie è infatti previsto in loro favore; anzi, si verificano sottrazioni di convogli a beneficio della dorsale Firenze-Roma e ipotesi di dirottamento sulla stessa dorsale delle comunicazioni veloci Torino-Roma —:

quali misure s'intende adottare per evitare la crescente emarginazione di questo importante tratto tirrenico, che coinvolge gli interessi e la sopravvivenza stessa

delle popolazioni, le attività produttive del territorio e quelle dei porti situati lungo la costa occidentale.

(4-22082)

RISPOSTA. — *La lamentata situazione di progressivo abbandono della linea ferroviaria tirrenica non trova riscontro negli orientamenti dell'ente ferrovie dello Stato. Infatti, l'ente, nell'ottica dei propri obiettivi, oltre ad aver assicurato per tale linea i normali ed ordinari lavori per manutenzioni e rinnovi, ha programmato, come scopo primario, interventi per velocizzare la relazione (itinerario Torino — Genova — Roma — Napoli — Reggio Calabria) e per garantire lo sviluppo nel settore merci con particolare riguardo alle strutture portuali.*

Nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale del 30 aprile 1990, sono previsti l'ammodernamento ed il potenziamento della linea ferroviaria Torino — Genova — Roma ed in particolare:

completamento dell'impianto del blocco automatico banalizzato su tutta la relazione, compresa la realizzazione di moderni apparati centrali elettrici nelle stazioni;

realizzazione delle marce parallele sulle linee dei Giovi (Arquata-Genova), impiegando un avanzato sistema di regolazione della circolazione dei treni;

quadruplicamente del tratto Genova Sampierdarena-Genova Brignole;

sistemazione degli impianti della stazione di La Spezia Migliarina e dell'area portuale;

sistemazione degli impianti del bivio Mortellini (Pisa-Livorno);

collegamento, verso nord, del porto di Civitavecchia alla linea tirrenica.

Peraltro, l'attuazione dei provvedimenti suindicati permetterà alla direttrice tirrenica di fronteggiare ampiamente gli incrementi di traffico.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BIASCI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

lo stato del Canale Navigabile di II Classe (Canale dei Navicelli) tra Pisa e Livorno, di strategica importanza per l'economia dei trasporti del comprensorio e per la cantieristica insediata lungo le sue sponde, a causa dell'insabbiamento dei fondali, il crollo delle difese di sponda, l'usura delle strutture dei Ponti Mobili e quello dell'incile del fiume Arno, non consente di rinviare la realizzazione del programma di interventi;

tali lavori non possono essere organicamente affrontati usufruendo soltanto delle risorse regionali;

in occasione della discussione sui progetti di legge relativi al « Sistema Idroviario Padano-Veneto » nell'ambito della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica fu assunto formale impegno mediante un ordine del giorno, accettato dal Governo come raccomandazione, ad inserire nella Legge Finanziaria un finanziamento « specifico » finalizzato al recupero e la riattivazione del Canale dei Navicelli di Pisa —

quali provvedimenti sono stati adottati e quando i finanziamenti saranno resi disponibili tenendo presente l'urgenza degli interventi e l'importanza del suddetto canale anche per l'intermodalità dei trasporti in tutto il vasto territorio interessato. (4-24349)

RISPOSTA. — *Non sono stati adottati provvedimenti per la realizzazione del programma di interventi riguardanti il recupero e la riattivazione del canale navigabile di seconda classe Pisa-Livorno, denominato canale dei Navicelli, né un finanziamento specifico finalizzato a tal fine è stato inserito nella legge finanziaria.*

D'altra parte le attuali limitate disponibilità dei finanziamenti regionali e statali non consentono interventi di potenziamento della suddetta infrastruttura.

Tuttavia, attesa l'importanza della predetta via navigabile ai fini dell'intermodalità dei trasporti e per la sua collocazione geo-

grafica di facile raccordo con importanti arterie stradali e in considerazione del fatto che già esiste un allacciamento ferroviario che collega l'area portuale con la stazione centrale di Pisa, gli interventi di cui sopra potranno trovare collocazione nell'ambito del Piano generale dei trasporti non appena detto piano sarà adeguatamente finanziato con un'apposita legge.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BISAGNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

l'ETR-450 « Pendolino » nel percorso Roma-Milano, ha un costo totale tra biglietto e supplementi obbligatori di circa 120 mila lire a persona;

ingenti investimenti, nell'ordine di molte centinaia di miliardi di lire, sono stati finalizzati dall'ente delle Ferrovie dello Stato all'ammodernamento della linea suddetta e all'alta velocità;

obbiettivo primario risultava essere la riduzione dei tempi di percorrenza e orari certi relativamente agli arrivi e alle partenze, anche per porre il mezzo ferroviario in condizione di essere concorrenziale, sulle brevi e medie distanze, con gli aeromobili —

quali ritardi hanno accumulato nel periodo 20 maggio-20 giugno 1990 gli ETR-450 a Firenze e Roma (per quelli in partenza da Milano); a Firenze e Milano (per quelli in partenza da Roma). Negli ultimi tempi, infatti, si registrano accentuate proteste di viaggiatori per ritardi che sembrano aver superato — in troppi casi — limiti accettabili;

nell'ipotesi che tali ritardi risultassero norma e non rara eccezione, quali provvedimenti si intendono adottare per rendere ancora credibile e conveniente l'uso di tale mezzo di trasporto;

se non si ritenga opportuno, infine, di eliminare la obbligatorietà del supplemento relativo alla colazione (20 mila lire) e al pranzo (30 mila lire) costituito da cibi

precotti, spesso, di modesta qualità. Tale servizio, che non si capisce perché non debba essere opzionale, contribuisce, tra l'altro, a rendere più oneroso per i viaggiatori il già ragguardevole costo del biglietto. (4-20373)

RISPOSTA. — *I treni intercity Roma-Milano, Milano-Roma e Torino-Milano-Roma nel periodo 20 maggio – 20 giugno 1990, hanno fatto registrare un ritardo medio in arrivo a Milano di 20 minuti e in arrivo a Roma di 22 minuti.*

Trattasi di ritardi determinati da un concorso di cause accidentali, quali guasti ai sistemi di controllo della circolazione, rallentamenti e interruzioni per lavori ed altre anomalie accidentali su una linea utilizzata al limite della sua massima potenzialità da convogli aventi caratteristiche, funzioni e, soprattutto, velocità di impostazione molto diverse fra loro. Peraltro, questi eventi sfavorevoli hanno una incidenza particolare sui treni garantiti con ETR 450 poiché la loro regolarità di marcia dipende dal mantenimento di velocità medie alquanto elevate.

L'ente, al fine di migliorare la regolarità della circolazione ferroviaria, mira ad eliminare, già in fase di programmazione, le interferenze tra le diverse tipologie di traffico. Comunque, una soluzione definitiva potrà aversi con i potenziamenti delle infrastrutture e soprattutto dei nodi.

Quanto alla possibilità di eliminare la obbligatorietà del supplemento relativo alla colazione (20 mila lire) e al pranzo (30 mila lire) l'ente evidenzia che trattasi di prezzi onnicomprensivi in quanto non si riferiscono esclusivamente alla consumazione dei pasti, bensì al complesso dei servizi resi alla clientela a bordo degli ETR 450, quali la distribuzione di quotidiani e riviste, trasporto bagagli, piccola assistenza ai viaggiatori a terra e a bordo e offerte aggiuntive fuori pasto.

Dal 1° marzo 1990 i servizi di ristorazione a bordo dei treni sono gestiti dalla società Agape, che per tenere l'offerta ad alti livelli qualitativi, come da contratto, è andata incontro a difficoltà in fase di avvio dei servizi a causa dei numerosi problemi orga-

nizzativi, determinati dal passaggio della complessa attività dalla precedente società alla nuova.

Comunque, l'ente delle ferrovie dello Stato è sempre intervenuto nei confronti della società Agape, invitandola a garantire servizi rispondenti alle esigenze della clientela, rispettando gli standard qualitativi sanciti dal contratto.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BORRUSO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

è ormai largamente suffragata, anche da qualificate indagini svolte sul piano nazionale, la necessità, pressante, di ridimensionare nel nostro paese il traffico merci su ruote a vantaggio di altre modalità di trasporto;

le associazioni degli autotrasportatori hanno piena consapevolezza di tale problema — la cui soluzione è strettamente correlata all'esigenza di ridurre la congestione della circolazione, aumentandone la sicurezza — e da tempo chiedono una politica dei trasporti che consenta, con una razionale ristrutturazione del comparto, la contestuale, non traumatica riduzione della quota del trasporto stradale sul movimento merci complessivo;

il Governo, riconoscendo lo stato di crisi del settore, ha stanziato 550 miliardi per favorire sia l'accorpamento di imprese che la chiusura o ristrutturazione in ambiti diversi di aziende marginali;

vi è stata l'emanazione di un decreto ministeriale definito « di monitoraggio », che in realtà impone gli autotrasportatori di presentare domanda per ottenere nuove autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi —:

a quale logica risponda detta azione « di monitoraggio », assunto che il rilascio di nuovi titoli autorizzativi non potrebbe concretamente essere effettuato stante l'impossibilità per il paese, secondo le stesse dichiarazioni del ministro interro-

gato, di sopportare un ulteriore incremento del traffico merci. (4-23921)

RISPOSTA. — *È attualmente all'esame del Parlamento un disegno di legge di iniziativa governativa mirante alla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto mediante interventi finalizzati a: 1) favorire i processi di fusioni tra le imprese e la costituzione di forme associative, nonché 2) a favorire l'esodo dell'imprenditore monoveicolare.*

Il decreto « di monitoraggio » ha come destinatarie le imprese, con anzianità di iscrizione all'albo di cinque anni e che non abbiano rinunciato negli ultimi due anni a titoli autorizzativi di cui erano titolari, le quali non devono presentare domanda se non nell'ipotesi in cui abbiano residue capacità di trasporto da assorbire. Tale ultima fattispecie è riportabile alla finalità sub-1 del disegno di legge di ristrutturazione del settore di cui trattasi.

Comunque, i risultati dell'accertamento in corso non pregiudicano in alcun modo le ulteriori decisioni che si riterrà opportuno adottare.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CARIA. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

il personale delle ferrovie dello Stato, normalmente adibito a compiti connessi con l'esercizio ferroviario, è tutelato, per i danni che provoca a persone o a cose dei privati e dell'ente FS, da apposito fondo di solidarietà, alimentato esclusivamente con una quota trattenuta ai lavoratori sulla retribuzione accessoria;

i militari del genio ferrovieri per compiti analoghi a quelli dei ferrovieri, percepiscono una retribuzione accessoria di pari importo e quindi al netto della ritenuta per il suddetto fondo, di cui peraltro non usufruiscono;

esiste giacente da due anni un progetto di legge per estendere la copertura degli eventuali danni mediante il fondo di solidarietà anche ai ferrovieri del genio che operano nell'esercizio ferroviario —:

quali provvedimenti intende adottare per porre termine a tale discriminazione tra lavoratori operanti in situazioni simili, ugualmente soggetti a ritenute sulla retribuzione, eguali iniziative intende assumere per sollecitare l'approvazione del progetto di legge, il cui onere è a solo carico degli interessati e non dell'erario. (4-22903)

RISPOSTA. — *Il personale del settore esercizio è assoggettato alla ritenuta per la costituzione del fondo di solidarietà, di cui alla legge del 4 marzo 1981, n. 67.*

La ritenuta pari al 2 per cento è stata calcolata fino al 31 dicembre 1990 sull'importo del premio di produzione istituito con la legge del 1° agosto 1978, n. 448, mentre a decorrere dal 1° gennaio 1991, ai sensi dell'articolo 65 dell'attuale contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) tale ritenuta mensile è commisurata su una base minima comune dell'indennità di utilizzazione prevista per il personale di cui sopra.

I militari del genio ferrovieri, invece, non sono assoggettati a detta ritenuta e quindi non possono usufruire del fondo in questione poiché il loro trattamento economico è disciplinato dalla convenzione stipulata nel 1976, tra il Ministero della difesa e l'ex Azienda automoma delle ferrovie dello Stato. Questo dicastero è comunque favorevole al progetto di legge che prevede per i militari del genio ferrovieri la possibilità di accesso al citato fondo di solidarietà.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

se è vero:

che le ferrovie dello Stato avrebbero organizzato il 1° corso per l'accesso alla dirigenza tenutosi a Foligno dal 16 luglio 1990 al 25 luglio 1990, riservato ai quadri dell'ente ferrovie dello Stato scelti in base alle indicazioni dei direttori compartimentali e dipartimentali;

che il corso, che doveva avere una durata di alcune settimane, invece è durato solo otto giorni, insufficienti a tra-

smettere qualsivoglia nozione di organizzazione aziendale e gestione manageriale, anche in considerazione che gli argomenti trattati hanno riguardato esclusivamente l'attuale ordinamento dell'ente;

che il corso si è concluso il giorno 25 e 27 luglio con un colloquio con il direttore generale coadiuvato dai vice direttori generali, svoltosi a porte chiuse, e in alcuni casi la durata delle prove è stata di appena cinque minuti, insufficienti per esprimere una valutazione dirigenziale, e comunque nel giudizio finale, in molti casi, non si è tenuto conto degli unici elementi probanti: *curriculum* personale sull'attività svolta e suggerimenti dalle direzioni compartimentali e dipartimentali;

che il colloquio ha avuto, pur nella sua brevità, un carattere nozionistico, e solo per alcuni candidati non si è fatto riferimento all'attività svolta e all'organizzazione dell'impianto di appartenenza;

che i candidati, sebbene abbiano risposto in maniera sufficiente ai quesiti posti dall'unico interrogante, non tutti sono stati dichiarati idonei;

che il colloquio, svoltosi senza rappresentanza del personale, non ha avuto, quindi, nessuna garanzia per il candidato che è stato alla mercé di una anomala commissione che ha deciso su basi di amicizia personale e non su quelle della effettiva capacità dei candidati;

che, dato lo svolgimento delle prove, non è stato redatto alcun verbale di esame;

che i candidati, che erano 50 all'inizio, sono aumentati a 60 successivamente per far posto ad alcuni noti sindacalisti;

che sin dall'inizio si era a conoscenza della conclusione delle prove;

che tutti gli adempimenti previsti dal CCNL dei dirigenti delle ferrovie dello Stato non sono stati rispettati;

che alcuni concorrenti, ritenuti idonei in un primo momento, sono stati

dichiarati, per circostanze poco chiare, inidonei nonostante gli apprezzamenti in sede di colloquio;

se non si ritiene di ripetere il colloquio nelle forme di legge, previo annullamento del precedente, sia nell'interesse dell'ente, che deve tendere alla valorizzazione dei candidati tutti prescelti in base a documentate esperienze professionali, acquisite in lunghi anni di servizio, sia nel rispetto della legalità. (4-22969)

RISPOSTA. — Il primo corso di formazione per l'accesso alla dirigenza, secondo quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 4 del contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) dei dirigenti delle ferrovie dello Stato, ha avuto luogo dal 16 al 25 luglio 1990, nel rispetto del combinato disposto dagli articoli 3 e 4 del citato contratto. La durata del corso, contrariamente a quanto riportato nell'interrogazione, era stata fissata, fin dall'inizio, in nove giornate.

L'ente delle ferrovie dello Stato sottolinea, altresì, che l'attività di docenza è stata caratterizzata da contenuti spiccatamente manageriali in quanto non sono stati trattati esclusivamente argomenti ferroviari, ma anche tematiche di organizzazione aziendale e gestione delle risorse. Ciò in linea sia con lo scopo del corso, che era quello di individuare personale dell'area quadri idoneo ad accedere ai livelli dirigenziali, sia in considerazione del fatto che i partecipanti erano stati precedentemente selezionati dai direttori compartimentali e dipartimentali sulla base di riconosciute potenzialità e capacità professionali. Peraltro, i criteri di scelta dei candidati per l'ammissione ai corsi, erano stati concordati con le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto del personale dirigente.

Le prove di idoneità svoltesi nei giorni 26, 27 e 28 luglio 1990 si sono concretizzate in un colloquio finalizzato ad evidenziare, per ciascun candidato, le capacità e le attitudini — maturate in connessione con le specifiche esperienze professionali all'applicazione della funzione dirigenziale. In tal senso, evitando accuratamente un ambito di cognizioni puramente nozionistiche, la commissione ha

volutamente incentrato i colloqui finali su tematiche di ampio respiro, che consentissero ai candidati l'analisi e lo sviluppo di problemi aziendali.

Nel giudizio finale, quindi, è stato tenuto conto, congiuntamente all'esperienza maturata nell'area quadri (come risultava dai curricula individuali), del livello di specializzazione raggiunto e delle capacità operative e decisionali dimostrate.

L'ente chiarisce, inoltre, che il numero dei partecipanti (risultati 59) era già stato fissato tra i 50 e 80 e che pertanto non è avvenuto alcun arbitrario e successivo aumento del numero per pressioni sindacali.

L'ente delle ferrovie dello Stato ribadisce, infine, che l'articolazione e la gestione del corso è avvenuta secondo criteri di massima trasparenza sia nella scelta dei candidati, che nella valutazione finale degli stessi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CIABARRI, ANGELINI GIORDANO e CIANCIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il servizio ferroviario interessante la provincia di Sondrio presenta attualmente le seguenti disfunzioni:

a) sulla linea Colico-Chiavenna il perdurare di una cospicua carenza di tensione elettrica provoca ripetutamente la fermata dei convogli con pesanti ritardi e disagi per l'utenza. Il problema è strutturale e risolvibile soltanto mediante installazione di una sottostazione elettrica. La mancanza di interventi vanificherebbe gli sforzi di miglioramento della linea e del servizio che hanno consentito un consistente recupero di utenza (quasi il 20 per cento) negli ultimi 3 anni;

b) sulla linea Lecco-Sondrio l'insufficienza del materiale rotabile provoca, su alcuni treni, condizioni inaccettabili di sovraffollamento e disagio, determinando giustificate proteste dei lavoratori e degli studenti pendolari;

c) è stata ventilata l'ipotesi di disabilitare dalla spedizione merci quelle

stazioni che presentano un movimento di partenza inferiore ai 250 carri annui. Questo indirizzo, se attuato, porterebbe ad un'ulteriore drastica diminuzione del traffico merci, dal momento che le uniche stazioni abilitate sarebbero Tirano e, ben fuori provincia, Lecco;

il mantenimento a livelli qualificati del servizio ferroviario è una condizione indispensabile per assicurare un equilibrato sviluppo della provincia di Sondrio in relazione alle difficili condizioni d'accesso e all'esigenza di contenere il traffico automobilistico per ragioni di compatibilità ambientale —:

quali iniziative intende assumere per:

disporre l'utilizzazione di una sottostazione elettrica ambulante, fra quelle attualmente disponibili, per ovviare alla situazione di emergenza e programmare l'installazione di una sottostazione fissa per risolvere in via definitiva il problema denunciato per la linea Colico-Chiavenna;

adeguare la quantità e la qualità del materiale rotabile sulla linea Lecco-Sondrio;

dare disposizioni affinché, nella definizione dei parametri per la abilitazione degli scali merci, si tenga conto della specifica realtà delle aree alpine ed in particolare della provincia di Sondrio.

(4-23201)

RISPOSTA. — *Circa le difficoltà di alimentazione della linea aerea di contatto fra le stazioni di Colico e Chiavenna — in parte derivanti dal maggiore assorbimento di corrente da parte dei nuovi mezzi di trazione — l'ente delle ferrovie dello Stato riferisce che per potenziare le apparecchiature è stato predisposto il seguente programma:*

rinnovo della sottostazione elettrica di Bellano;

spostamento del posto pilota da Bellano a Colico;

sostituzione degli attuali impianti di telecomando;

rinnovo della sottostazione elettrica di Morbegno.

Tali interventi, in parte già finanziati, hanno lo scopo di conseguire — in tempi ragionevoli — il progressivo miglioramento dell'alimentazione elettrica, fino al raggiungimento del regime di normalità sui tratti di linea interessati.

Un successivo programma di interventi riguardante le zone valtelinesi potrebbe prevedere la realizzazione di una sottostazione elettrica con feeder (cavo di alimentazione) verso Chiavenna (o in alternativa a Novate Mezzola) e l'adeguamento della linea di contatto, sia sulla Colico-Chiavenna che sulla tratta Sondrio-Tirano e Colico-Sondrio.

Sono previsti altresì alcuni interventi complementari, come il rifacimento di alcuni tratti dell'elettrodotto Morbegno-Lecco a 66 chilovattori, con la bonifica di zone a rischio.

Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare una sottostazione elettrica ambulante per risolvere il problema della carenza di tensione sulla linea Colico-Chiavenna, l'ente fa sapere che la disponibilità di tali impianti mobili nell'intera rete è molto limitata e che attualmente sono tutti impiegati.

Quanto alle condizioni di sovraffollamento e disagio su alcuni treni che percorrono la linea Lecco-Sondrio, l'ente fa presente che gli orari di tali treni sono stati concordati con gli enti locali (regione Lombardia, amministrazione provinciale di Sondrio e comprensorio lecchese) nel corso di numerose riunioni al fine di accogliere le esigenze dei viaggiatori ed armonizzare l'offerta di servizio di numerosi vettori. Si è così ottenuto un miglioramento del livello medio dell'offerta di trasporto, anche se non tutte le esigenze della clientela sono state soddisfatte a causa delle difficoltà legate alla parziale disponibilità di idoneo materiale rotabile ed alla difficoltà di circolazione su binario unico. Da parte dell'ente delle ferrovie dello Stato è stata poi posta particolare attenzione alla richiesta di nuove fermate, al fine di non penalizzare le relazioni fra Milano e la Valtellina o creare uno scadimento dell'offerta per eccessivo affollamento o per percorrenze eccessive.

Per quanto concerne, infine, l'ipotesi di disabilitare dal servizio merci le stazioni con movimento annuale inferiore a 250 carri, l'ente delle ferrovie dello Stato assicura che al momento non sono previste disabilitazioni, anche se l'impianto di Sondrio non rientra nel parametro di produttività preso a riferimento (anno 1989: 57 carri; 1990: 60 carri) e quello di Colico figura al limite (anno 1989: 254 carri; 1990: 213 carri). Le stazioni abilitate nel comprensorio in questione sono quelle di Lecco, Colico, Novate Mezzola (limitatamente ai trasporti da e per il raccordo FALCK) Sondrio e Tirano.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

quali iniziative s'intendano assumere per favorire l'apertura al traffico civile dell'aeroporto di Novi Ligure (AL), destinato a diventare, sulla base del progetto all'esame dell'Aviazione civile, struttura di 3° livello in grado di accogliere aerei « ATR 42 »;

rilevato che da parte di alcune compagnie aeree italiane e straniere sarebbe stata espressa l'intenzione di inserire lo scalo novese nei loro progetti, mediante l'avviamento di un servizio merci e passeggeri in collegamento con gli aeroporti di Torino, Milano e Genova —;

quando si preveda il rilascio della prescritta autorizzazione alla società « Aeroporto Mossi s.r.l. » che avrà in gestione detto impianto;

se e in quale misura si prevedano finanziamenti da parte dello Stato.

(4-20228)

RISPOSTA. — L'aeroporto di Novi Ligure è attualmente aperto all'attività del locale aero club e non è interessato da alcun collegamento. Su tale aeroporto hanno la propria base l'aero club di Novi Ligure, titolare di licenza di scuola di pilotaggio, e la società Air Mac Srl, titolare di licenza di lavoro aereo.

Questo Ministero non è a conoscenza di alcuna iniziativa di imprese italiane o straniere per l'attivazione di collegamenti aerei tra lo scalo ligure e gli aeroporti di Torino-Milano e Genova.

Risulta invece che la società Aeroporto Mossi sta elaborando un piano di sviluppo dell'aeroporto che dovrà essere valutato sia dal punto di vista tecnico che finanziario.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

per quale ragione il prezzo del supplemento rapido sulla linea Torino-Fossano delle 17,30 sia passato, dopo gli aumenti tariffari del 1° novembre, da lire 1.300 a lire 2.700, con un incremento del 100,7 per cento;

posto che gli aumenti medi sono stati stabiliti in misura di gran lunga inferiore, quali sono i motivi che hanno determinato tale incremento;

se non ritenga necessario addivenire alla revoca del provvedimento recante l'aumento di cui sopra. (4-22664)

RISPOSTA. — Il decreto ministeriale del 4 ottobre 1990, n. 129/T ha disposto per gli anni 1990-1991 una manovra tariffaria che oltre a realizzare una maggiorazione di prezzi per un parziale allineamento del livello tariffario delle ferrovie dello Stato a quello medio delle reti europee, ha consentito una diversa modulazione della struttura tariffaria al fine di iniziare un processo di avvicinamento ai criteri della tariffa tecnico-economica di cui alla legge del 17 maggio 1985, n. 210.

Contemporaneamente, ed in linea con il provvedimento citato, il 10 ottobre 1990, l'ente delle ferrovie dello Stato ha disposto, per quanto di competenza, altre variazioni tariffarie per il 1990 quali quelle relative ai supplementi per treni classificati intercity-eurocity. È stato, pertanto, stabilito un aumento medio di circa il 20 per cento dei

supplementi e fissato in lire 2.700 il prezzo minimo del supplemento per la prima e per la seconda classe.

L'ente delle ferrovie dello Stato, in proposito, fa sapere che tale maggiorazione è stata apportata in quanto sulle brevi percorrenze il prezzo del supplemento, determinato su base chilometrica, non risultava proporzionato alle prestazioni offerte sui treni intercity, in termini di velocità e qualità del servizio. Inoltre, con il pagamento del solo supplemento, attualmente, viene garantita la prenotazione del posto, prenotazione per la quale in precedenza veniva riscosso un importo di lire 4 mila.

L'ente delle ferrovie dello Stato fa rilevare, infine, che l'importo di lire 2.700 veniva già percepito per un accordo in ambito Union international chemin de fer - UIC come importo minimo del supplemento per i treni internazionali eurocity, treni che se utilizzati sui percorsi interni vengono assimilati ai treni intercity.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CRESCO e PAVONI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere - premesso che:

alcuni dipendenti dell'ente Ferrovie dello Stato, del dipartimento ferroviario di Verona, che hanno fatto domanda di usufruire del prepensionamento in base alla legge n. 141/90, si sono vista respinta la richiesta per non aver raggiunto il minimo di servizio utile a pensione di 19 anni, 6 mesi e 1 giorno, come previsto dalla citata legge;

l'ufficio organizzazione ferrovie dello Stato di Verona ha ritenuto di non computare, agli stessi dipendenti, i periodi relativi a contributi INPS inerenti il riscatto del corso di laurea;

detti dipendenti hanno inoltrato alla sede INPS di Verona domanda di riscatto del corso legale di laurea in base all'articolo 50 della legge n. 153/69, sostituito dall'articolo 2-novies della legge n. 114/74, ottenendone risposta affermativa in quanto già in possesso di posizione assicurativa

AGO presso l'INPS e di aver, poi, estinto l'onere fissato dall'INPS medesimo per il riscatto;

detti dipendenti hanno inoltrato all'ente Ferrovie dello Stato domanda di ricongiunzione, in base all'ex articolo 2 della legge n. 29/79, dei contributi esistenti presso la sede INPS di Verona al servizio che attualmente prestano presso l'ente Ferrovie dello Stato;

in date diverse, in favore degli stessi dipendenti, è stata approvata la ricongiunzione dei periodi pregressi al lavoro nelle ferrovie dello Stato con delibera del capo ufficio organizzazione ferrovie dello Stato del compartimento di Verona, con conseguente incameramento da parte dell'ente Ferrovie dello Stato stesso di quanto versato a suo tempo all'INPS dagli interessati;

in seguito alla deliberazione della Corte dei conti n. 2132 del 1° giugno 1989, riguardante alcuni dipendenti del Ministero della pubblica istruzione, il dipartimento organizzazione ferrovie dello Stato, con circolare n. O.RI/P.02/CI - COORD.22 del 3 aprile 1990, ha escluso che, nel computo degli anni di servizio utili a pensione necessari per usufruire dei benefici previsti dalla legge n. 141/90, potesse essere inserito il periodo corrispondente al riscatto della laurea, negando così a tali dipendenti la possibilità di usufruire della legge medesima;

l'ente Ferrovie dello Stato continua ancora ad incamerare, da alcuni dei dipendenti sopracitati, oneri agli stessi addebitati in base alla ricongiunzione ex articolo 2 della legge n. 29/79;

da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, nei confronti di alcuni dipendenti già in pensione a domanda, sono stati computati, ai fini dell'anzianità pensionabile, anche gli anni corrispondenti al riscatto della laurea, senza i quali non avrebbero maturato diritto alla pensione stessa, ed ai medesimi non è stato notificato alcun provvedimento di sospensione delle pensioni;

l'ente Ferrovie dello Stato, inoltre, nei confronti di alcuni dipendenti ha operato una ricongiunzione parziale, relativa ai soli contributi obbligatori INPS, escludendo i periodi relativi al riscatto della laurea, anche se regolarmente indicati nel mod. TRC dell'INPS;

gli interroganti ritengono doveroso che agli aventi diritto venga concessa la possibilità di ricongiungere, al servizio che attualmente prestano, il periodo corrispondente agli studi universitari, come previsto dall'ex articolo 2 della legge n. 29/79;

l'INPS di Verona ha a suo tempo interpellato la direzione generale di Roma in merito alle domande di riscatto della laurea accettate dall'istituto, ottenendo una risposta affermativa sulla conformità del proprio operato alle leggi attualmente in vigore;

non è, comunque, possibile ammettere la retroattività della citata decisione della Corte dei conti a domande di riscatto regolarmente accettate sia dall'INPS che dall'ente Ferrovie dello Stato in anni precedenti, con incameramento di contributi, per un elementare diritto alla certezza ed alla sicurezza della propria posizione cui ogni individuo ha diritto —:

quali direttive uniformi s'intendano impartire agli uffici periferici affinché non s'incorra in assurde, anacronistiche e contrastanti decisioni, che da un lato non danno certezza della normativa applicata e dall'altro assoggettano i lavoratori a differenti trattamenti;

se il Governo non ritenga necessaria una sanatoria nei confronti di coloro che attualmente sono in pensione, alla luce della citata interpretazione della sentenza della Corte dei conti;

se il Governo non ravvisi l'urgenza di un chiarimento, considerando che dopo il 1° novembre 1990 scadono i termini per il prepensionamento in questione.

(4-21988)

RISPOSTA. — Per quanto concerne le determinazioni adottate a seguito della pronun-

cia della sezione di controllo della Corte dei conti con la deliberazione n. 2132 del 1° giugno 1989, verso quei dipendenti nei cui confronti si è provveduto o a respingere le domande presentate, ai sensi dell'articolo 2 della legge 7 febbraio 1979, n. 29, per ottenere la ricongiunzione presso il fondo pensioni delle ferrovie dello Stato dei periodi di contribuzione versata all'AGO (assicurazione generale obbligatoria) dell'INPS per il riscatto del corso degli studi universitari, o a sospendere l'efficacia delle deliberazioni già adottate per la ricongiunzione di detti periodi, sia agli effetti del futuro trattamento di quiescenza, sia agli effetti dei collocamenti a riposo, tra cui quelli previsti dalle disposizioni sul pensionamento anticipato contenute nella legge 7 giugno 1990, n. 141, occorre preliminarmente richiamare l'attenzione sulla portata di carattere generale della questione che, sorta con riferimento ad atti amministrativi adottati da tutte le pubbliche amministrazioni, non può essere circoscritta al limitato ambito dell'attività svolta dall'ente in sede di applicazione, nei confronti dei propri dipendenti, di normativa comune anche alla generalità dei dipendenti dello Stato (articolo 21, ultimo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210.).

In base alla normativa di carattere generale, contenuta nell'articolo 13 del testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza del personale civile e militare dello Stato, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, come modificato dall'articolo 2 del decreto-legge 1° ottobre 1982, n. 694, convertito dalla legge 29 novembre 1982, n. 881, la facoltà di chiedere validamente, ai fini di pensione, il riscatto della durata legale del corso degli studi universitari, è subordinata alla condizione:

che il diploma di laurea « sia stato richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in servizio » con profilo professionale della carriera direttiva o corrispondente a qualifica della medesima ex carriera direttiva;

altrimenti, che gli interessati, in ogni caso, « si trovino inquadrati » in detta carriera direttiva anche se l'immissione in im-

piego sia avvenuta in altra carriera purché, inoltre, il diploma di laurea « sia stato considerato ai fini degli sviluppi di carriera ».

L'articolo 2 della legge 7 febbraio 1979, n. 29, introducendo, in favore dei dipendenti pubblici in generale, nonché in favore dei dipendenti ferroviari, la facoltà di ottenere presso le rispettive gestioni previdenziali pensionistiche, la ricongiunzione di tutti i periodi di contribuzione da riscatto, indipendentemente dalla natura della contribuzione stessa, comunque vantata presso l'AGO dell'INPS, ha fatto maturare e, nel tempo, affermare il convincimento presso l'intera pubblica amministrazione, che tale norma avesse superato il limite al riscatto di cui trattasi, contenuto all'articolo 13 del testo unico n. 1092 del 1973.

La sezione di controllo della Corte dei conti con la citata deliberazione n. 2132 del 1° giugno 1989, ha, invece affermato che nella normativa di carattere generale di cui all'articolo 13 del testo unico n. 1092 del 1973, e successive modificazioni, sarebbe implicito un divieto di carattere assoluto di far luogo al computo degli studi universitari al di fuori dei casi e delle condizioni tassativamente previsti dalla normativa stessa, divieto sempre vigente indipendentemente dalla previsione dell'articolo 2 della richiamata legge n. 29 del 1979.

Detta pronuncia, per la sua particolare autorevolezza, imponeva un pronto adeguamento dell'attività delle amministrazioni interessate sia per quanto concerne i provvedimenti ancora da adottare sia per quanto riguarda gli atti già adottati.

L'ente ferrovie dello Stato, considerata la rilevante problematica da risolvere, sul piano normativo e su quello prettamente operativo, per poter ottemperare a quanto stabilito dalla sezione di controllo della Corte dei conti, peraltro secondo criteri e modalità omogenei rispetto a quelli seguiti dall'intera pubblica amministrazione, ha ritenuto di dover rappresentare al Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato — che d'istituto coordina l'attività delle amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici — la problematica di cui trattasi. Ciò allo scopo sia di fornire stimolo ad assumere eventuali necessarie iniziative,

in sede legislativa, qualora si ritenesse di integrare o modificare la normativa esistente, sia di ricevere direttive da applicare nei confronti dei propri dipendenti in attività di servizio.

L'ente, nel frattempo, come misura minima, ha adottato quella di sospendere l'efficacia delle deliberazioni in parola e ha ritenuto di non accogliere le domande dei dipendenti presentate ai sensi dell'articolo 2 della succitata legge 7 febbraio 1979, n. 29, in attesa di ricevere dal Ministero del tesoro direttive ed istruzioni per la definizione del problema in argomento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CRIPPA e BORGHINI. - *Ai Ministri dei trasporti, della sanità e dell'ambiente.* - Per sapere — premesso che il decollo degli aerei dall'aeroporto di Orio al Serio (BG) causa gravi problemi di inquinamento acustico e ambientale nella zona sud della città di Bergamo e in particolare per i settemila abitanti del quartiere di Calognola —

quali siano le ragioni che hanno impedito ad oggi la definizione di procedure di decollo, atterraggio e volo, e di rotte diverse dalle attuali, tali da non determinare conseguenze inaccettabili per i centri abitati;

se non intendano procedere al più presto a mettere in atto tutte le misure necessarie per rendere compatibile la presenza e l'incremento dei volumi di attività dell'aeroporto di Orio al Serio con la sicurezza, la salute e gli interessi della popolazione della città di Bergamo e dei comuni limitrofi. (4-13685)

RISPOSTA. — *L'inquinamento acustico sugli aeroporti italiani è una materia attentamente seguita da questo dicastero che, nell'ambito delle proprie competenze, ha avviato opportune iniziative volte a raggiungere, in contemperanza con l'interesse pubblico al trasporto aereo, soluzioni soddisfacenti per le esigenze degli abitanti in località prossime alle sedi aeroportuali.*

Circa la definizione di procedure di decollo, atterraggio e volo, e di rotte diverse dalle attuali, tali da non determinare conseguenze inaccettabili per i centri abitati, si fa presente che le procedure di cui trattasi vengono predisposte in base a standards operativi emanati nelle appropriate sedi internazionali ICAO (organizzazione dell'aviazione civile internazionale), in coordinamento con la direzione generale dell'aviazione civile.

In particolare, per quanto concerne l'aeroporto di Bergamo, al fine di ridurre il lamentato inquinamento acustico, a seguito dell'intervento della regione Lombardia, nel dicembre 1989 sono state modificate le procedure di salita iniziale, nell'ambito degli standard sopra menzionati.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

D'ADDARIO, CRESCENZI, CERUTTI, PIERMARTINI, CRISTONI, MAZZA, D'AMATO CARLO, CELLINI, CAPACCI, BREDA, POLVERARI e CHIRIANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ente ferrovie dello Stato si accinge a realizzare a Pescara il completamento della sopraelevata ferroviaria nel tratto tra la nuova stazione ed il ponte D'Annunzio ed ha pubblicato, a tale riguardo, il bando di invito alla gara d'appalto in data 7 settembre 1990;

il progetto delle opere allestito dall'ente ferroviario, prevede un muro esterno di contenimento in cemento armato lungo via De Gasperi — fronte est lato mare — che si sviluppa su una superficie di oltre 10 mila metri quadrati e ad un'altezza massima di 8,50 metri all'estradosso dei binari;

il bando di invito alla gara d'appalto vieta la partecipazione a raggruppamenti di imprese, consorzi e società consortili, diversamente da quanto prescrivono le norme comunitarie e gli articoli 20 e 21 della legge n. 584 del 1977 per appalti di opere pubbliche ammesse a contributo o assistite dal concorso finanziario dello

Stato, eseguite a cura di amministrazioni, enti, concessionari, cooperative e consorzi;

il progetto genera un guasto urbanistico irreversibile aggravando l'effetto « barriera » che la ferrovia ha rappresentato per molte città e per Pescara in particolare letteralmente tagliata in due parti: una esterna degradata a periferia e una fascia centrale congestionata dalla presenza delle principali funzioni urbane e dal traffico;

il bando di invito alla gara d'appalto, escludendo le piccole e medie imprese di costruzione locali in raggruppamento tra di loro, concorre a dare un altro duro colpo al tessuto economico di Pescara che ha visto nel passato e tuttora vede nella imprenditoria diffusa in particolare edilizia, una delle componenti principali della crescita e dello sviluppo della città;

il comune di Pescara ha, relativamente alle opere ferroviarie di rilevante interesse urbanistico, rappresentato già nel documento d'impostazione del piano regolatore generale in corso di stesura un indirizzo d'uso del rilevato ferroviario più congeniale all'assetto futuro della città —:

se non ritenga di dover intervenire con urgenza e tempestività nei confronti dell'ente delle ferrovie dello Stato perché sia sospeso il bando dei lavori, di conseguenza sia modificato il progetto d'intesa con il comune di Pescara, si da evitare un probabile contenzioso, ritardi nella esecuzione delle opere, costi aggiuntivi ed un irreparabile scempio urbanistico.

(4-21552)

RISPOSTA. — *La costruzione della nuova sede sopraelevata nel tratto tra via Michelangelo ed il ponte sul fiume Pescara, rappresenta la variante più importante tra quelle apportate al progetto degli impianti ferroviari nel nodo di Pescara progetto che, peraltro, risale al 1960.*

La variante predetta, approvata in un primo tempo dal Ministero dei lavori pubblici, in base agli articoli 29 e 31 della legge urbanistica e successivamente approvata anche dalla regione Abruzzo, ai sensi del 2°

comma — articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, prevedeva la costruzione di ulteriori sottovia, fermo restando l'ampliamento della sede sopraelevata con terrapieno sostenuto da muro di sostegno a gravità (ad eccezione di un breve tratto di circa 40 metri per locali di servizio).

Poiché l'idea dell'effetto barriera prodotto dal muro in calcestruzzo dell'altezza di circa otto metri, non è mai stata accettata dagli enti locali e dalle associazioni ambientaliste, l'ente ferrovie dello Stato riferisce che è stata prevista, ove possibile, l'esecuzione di un manufatto cavo in luogo del muro pieno, sopportandone i maggiori costi in vista di un ritorno economico derivante dall'utilizzazione degli ambienti da adibire a scopi commerciali, parcheggi, magazzini, eccetera per i quali il comune avrebbe accordato all'ente stesso le specifiche autorizzazioni per la loro gestione.

La proposta relativa all'ampliamento della predetta variante, approvata in data 7 giugno 1990 con delibera AS/542, prevede la costruzione di metri lineari 500 circa di manufatto cavo nei tratti urbani di maggiore interesse dal punto di vista ambientale e commerciale, con un volume utile di metri cubi 30.600 ed una superficie di metri quadri 5.100. Per gli interventi sopracitati sono state indette due gare a procedura ristretta dell'importo di circa 7 miliardi ciascuna al fine di facilitare la partecipazione di eventuali imprese locali iscritte alla categoria associazione nazionale costruttori n. 6.

L'ente ferrovie dello Stato riferisce, altresì, che a seguito della pubblicazione degli avvisi di gara, il 7 settembre dello scorso anno, il sindaco di Pescara, su sollecitazione degli operatori locali ha richiesto di modificare il progetto ferrovie dello Stato per incrementare gli spazi da destinare ad attività commerciali ed a parcheggio e, facendosi portavoce di istanze dell'imprenditoria locale, di migliorare la viabilità cittadina con la costruzione di nuovi attraversamenti anche nel tratto di sede già realizzata con rilevato in terra.

L'ente, in proposito, fa sapere che nell'incontro svoltosi presso la propria sede centrale, con i rappresentanti delle associazioni

costruttori di Pescara e il sindaco della città medesima, ha espresso la propria disponibilità ad esaminare una eventuale nuova proposta tecnica del comune di Pescara, a condizione che restino fermi il rispetto delle attuali procedure di aggiudicazione dei lavori mediante gara e gli spazi commerciali riciclabili siano gestiti dall'ente stesso.

Per le imprese locali, invece, è stata prevista quale forma di garanzia, la possibilità di inserire, negli schemi di contratto da porre a base di gara, apposita clausola di riservazione alle imprese stesse del 25 per cento dell'importo contrattuale a prezzi ridotti del solo 10 per cento rispetto a quelli di aggiudicazione, estendendo gli inviti anche alle associazioni temporanee di imprese.

L'incontro si è concluso con l'impegno da parte degli intervenuti pescaresi di presentare, a brevissimo termine, un progetto di massima rispondente alle esigenze suesposte.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

GARAVINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere se intende sollecitare la ripresa dei lavori inerenti lo scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, il cui cantiere è chiuso dalla primavera 1989. È da notare che le difficoltà dei traffici via gomma tra l'Italia ed il Nord Europa, via Austria, richiedono soluzioni rapide ed alternative, e che il livello dello scalo di Cervignano del Friuli consente un rapporto, per le sue dimensioni e per la collocazione geografica, con l'Europa orientale e l'Europa del Nord. (4-22274)

RISPOSTA. — I lavori di costruzione del nuovo scalo di smistamento di Cervignano sono stati compresi nel Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale n. 48/T del 30 aprile 1990, peraltro con criteri di ridimensionamento dei nuovi impianti di smistamento sulla base delle reali esigenze e dei nuovi standard funzionali. Pertanto è stato necessario procedere alla revisione del progetto dello scalo in argomento contenendo la spesa

relativa alle opere da realizzare entro l'importo previsto nel piano di ristrutturazione stesso.

Conclusa la revisione progettuale succitata, l'ente ferrovie dello Stato procederà alla ridefinizione dei rapporti con le imprese, cui originariamente erano stati affidati i lavori in concessione, per una sollecita prosecuzione dei lavori medesimi.

Si prevede che una prima fase funzionale dello scalo potrà essere attivata all'esercizio entro il 1994.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

GORGONI. — Al Ministro dei trasporti e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per sapere:

quali siano le ragioni per cui, nelle linee guida del programma 1991-92 delle ferrovie dello Stato, non è previsto il progetto per il raddoppio e l'elettificazione della linea Bari-Lecce;

se e per quali ragioni questo taglio è stato deciso proprio alla vigilia di quel completamento del mercato unico europeo, da costruire in primo luogo attraverso una integrazione economica delle regioni periferiche del Vecchio Continente. Ora se sono le distanze, come già osservava Adamo Smith, l'ostacolo principale per lo sviluppo dell'economia di mercato, non si capisce perché deve essere ancora una volta il Salento a pagare un ritardo che già lo vede penalizzato rispetto ad un programma di sviluppo che esclude vaste aree del Mezzogiorno italiano. Questo ennesimo schiaffo al Salento da parte delle ferrovie dello Stato non si giustifica né con ragioni di spesa, né con motivazioni di altra natura, ma con scelte che potrebbero giustificarsi solo andando oltre l'antimeridionalismo virulento di tipo leghista, definendo gli interventi al Sud come « prevalentemente sociali », negando alle regioni meridionali le condizioni dell'ammmodernamento, nelle strutture e nei servizi, di cui le ferrovie costituiscono solo un aspetto. Ma si tratta di un aspetto di rilevante interesse, e che la Puglia sente come punto

di snodo di tutto il suo processo di sviluppo, se è vero che lo stesso piano triennale delle Ferrovie, quantunque dovesse essere completato, lascerebbe in piedi quelli che sono stati definiti i cinque punti critici del sistema ferroviario pugliese, e cioè i lavori sui collegamenti Foggia-Pescara, Foggia-Caserta, Bari-Lecce, Bari-Taranto e i lavori riguardanti il nodo di Bari;

se i ministri interrogati non ritengano di intervenire con urgenza su tutta la questione, imponendo l'integrale rispetto del progetto per il raddoppio e l'elettificazione della linea Bari-Lecce, premessa per la soluzione degli altri interventi sul sistema ferroviario pugliese. (4-23211)

RISPOSTA. — *Nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale del 30 aprile 1990, sono stati previsti un programma decennale ed uno triennale di nuovi investimenti valutabili rispettivamente in lire 92.690 miliardi ed in lire 21.150 miliardi, entrambi immediatamente attuabili nei limiti delle risorse già autorizzate con decreto interministeriale n. 48T bis del 5 marzo 1987.*

Il 23 gennaio 1991 è stato approvato fra questo ministero e l'ente ferrovie dello Stato, per il biennio 1991-1992, il contratto di programma che consente di rendere pienamente operativo il piano stesso.

Nei documenti di cui sopra numerosi sono gli interventi previsti negli impianti e linee interessanti la regione Puglia e precisamente:

elettificazione e raddoppio della linea Bari-Lecce;

raddoppio della linea Foggia-Pescara;

nodo di Pescara: sistemazione degli impianti di Pescara Porta Nuova;

Foggia-Caserta: CTC (comando centralizzato del traffico);

Foggia-Caserta: raddoppio tratto Apice-Vitulano; raddoppio tratto Vitulano-Caserta;

Foggia-Bari: completamento BAB (blocco automatico banalizzato) sull'intero tratto;

nodo Bari: sistemazione impianti;

Bari-Taranto: raddoppio;

stazione di Taranto: ACEI (apparat centralizzati elettrici ad itinerari);

raddoppio della linea Brindisi-Lecce;

scalo merci Brindisi;

stazione di Lecce: ACEI (apparat centralizzati elettrici ad itinerari);

completamento dello scalo merci di Lecce Surbo.

L'attuazione dei predetti provvedimenti consentirà il raddoppio e l'elettificazione della linea Adriatica per tutta la sua estensione, con ovvia riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti di linea interessati.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

se non sia il caso di ripristinare con un nuovo orario il volo diretto Brindisi-Milano, con partenza da Brindisi alle ore 16,50, soppresso dall'Ati con la pretestuosa giustificazione di carattere economico in seguito al calo dei passeggeri, nel quadro di quella crisi generale derivante dalla guerra del Golfo;

se non ritenga che sia ancora il Salento a pagare, dopo la soppressione dei treni, il prezzo di un isolamento che non può essere rapportato a nessun motivo mercantile, perché è il principio di solidarietà e di coesione nazionale che viene ad essere colpito in un Mezzogiorno che è sempre il primo a pagare le conseguenze di crisi lontane. Le giustificazioni dell'Ati non reggono rispetto al fatto che non si potrebbero sopprimere per ragioni di contabilità le linee che collegano le isole a quello che si chiama il Continente, perché così facendo si romperebbe lo stesso tessuto dell'unità fisica nazionale. La non

resa economica del volo Brindisi-Milano era dovuta all'impostazione errata dell'orario stesso poiché si perdeva l'intero pomeriggio, dovendo l'utente procurarsi in serata un albergo, per non aver potuto svolgere quei servizi che gli uffici erano impossibilitati ad offrirgli nell'ora d'arrivo, essendo già chiusi;

osservando che l'orario originario del volo Brindisi-Milano, prima di slittare alla 16,50 era stato fissato alle 15,50, se non sia il caso di ripristinare il volo stesso anticipandolo alle 14,50, sanando così una ferita che il Salento vive sulla propria pelle.

(4-23970)

RISPOSTA. — *Dal 1° maggio 1991 e sino al 26 ottobre 1991, il collegamento diretto Milano-Brindisi e viceversa verrà assicurato con aeromobili tipo MD 80 con i seguenti voli:*

BM 296 — Milano-Linate — partenza: 14,05; Brindisi — arrivo: 15,35.

BM 295 — Brindisi — partenza: 16,25; Milano-Linate — arrivo: 18.

L'orario come sopra indicato dovrebbe ricevere il pieno gradimento dell'utenza salentina essendo stato eliminato lo slittamento di un'ora e mezza apportato all'operativo degli stessi voli nell'orario invernale valido per il periodo ottobre 1990 — marzo 1991 (partenze da Milano e Brindisi rispettivamente alle ore 15,30 e 17,55). Inoltre, l'orario estivo gioverà particolarmente alla clientela turistica, sia per quella destinata alle località del sud della Puglia che per quella in prosecuzione per la Grecia, e quindi interessata ai traghetti in partenza da Brindisi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

LEONI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

nonostante i tentativi verbali e pratici di ammodernamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato, questa versa in uno stato

di arretratezza tale da consigliarne l'uso solo in casi di estrema necessità;

tale stato si manifesta specialmente nei tratti di linea attualmente ritenuti di scarsa importanza, dove, se migliorato il servizio, si potrebbe aumentare l'interesse degli utenti verso tale mezzo di trasporto;

la scarsità di informazioni specialmente sui treni e nelle stazioni rende problematico l'uso del mezzo su rotaia;

non è con il prepensionamento del personale esuberante che si può risanare finanziariamente l'ente ferrovie, ma rendendolo effettivamente moderno e al passo con le esigenze dell'utenza —:

se non sia possibile e quando gestire l'ente ferrovie al di fuori della solita ormai obsoleta mentalità partitocratica fondata esclusivamente sulla logica spartitoria delle poltrone, gestendo l'ente ferrovie in modo organicamente funzionale e prendendo spunto dalle necessità reali dell'utenza al fine di fornire un servizio efficiente, utilizzando in modo più pratico e funzionale anche il personale esuberante.

(4-23216)

RISPOSTA. — *Le finalità del piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato sono orientate ad un aumento sostanziale della domanda di trasporto oggi gravitante su ferro, esigenza supportata anche da valide motivazioni di difesa dell'ambiente, di contenimento dei costi energetici e dell'esercizio ferroviario. Particolare attenzione è stata riservata all'ammodernamento strutturale e funzionale della rete ferroviaria ed alla innovazione tecnologica del materiale rotabile, con specifico riferimento anche al recupero delle linee a scarso traffico, attraverso interventi tecnologici di riqualificazione delle stesse.*

L'ente ferrovie evidenzia il notevole sforzo assunto per il miglioramento della qualità del servizio da offrire alla propria clientela, e al contempo per l'attuazione delle strutture e dei mezzi per la gestione di un servizio ad alta velocità che possa essere competitivo sia nel trasporto interno che internazionale.

In proposito l'ente fa presente che una particolare attenzione viene rivolta alle linee a scarso traffico — per il recupero di molte linee di interesse locale — attraverso un'analisi mirata delle situazioni esistenti che definisca il divario costi/ricavi nonché l'utilità sociale del servizio da prestare. Inoltre, precisano le ferrovie che al fine di migliorare il servizio, sui treni vengono già da tempo date informazioni, sia con gli altoparlanti di bordo, sia a voce.

Per quanto riguarda infine il personale in esubero, l'ente ferrovie dello Stato fa rilevare che l'operazione prepensionamento — pur non potendo da sola risanare finanziariamente le ferrovie dello Stato — si è dimostrata utile ed efficace sotto l'aspetto della riduzione dei costi di gestione, facendo conseguire alle ferrovie per il 1991 un risparmio sul costo del lavoro, che si ripercuoterà anche sugli anni successivi, di circa 800 miliardi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

LUCCHESI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali orientamenti intenda assumere in relazione al progressivo stato di degrado in cui sembra versare la linea ferroviaria tirrenica che, parallelamente allo sviluppo della direttissima Roma-Firenze, di cui costituisce la necessaria alternativa (essendo parte essenziale del corridoio plurimodale tirrenico previsto dal piano generale dei trasporti), sembra essere di giorno in giorno abbandonata nella manutenzione e ridotta di importanza nell'uso. Tale stato di cose si manifesta in maniera più marcata nella parte di linea immediatamente a Sud di Livorno, dove i binari paralleli e contigui alla costa sono posti su un terreno instabile e reso adesso franoso dall'azione degli incendi estivi e dalle piogge autunnali. In mancanza di interventi continui, adeguati, si corre il rischio di smottamenti di dimensioni tali da impedire per un lungo periodo l'uso della linea, uso già di per sé ridotto per la decisione dei vertici delle ferrovie di ridurre il numero dei convogli che, da e per Roma e Torino, vengono adesso instradati sulla Pisa-Firenze-Roma. (4-22764)

RISPOSTA. — *La presunta situazione di progressivo abbandono della linea ferroviaria tirrenica non trova riscontro nei propri orientamenti. Infatti, l'ente, nell'ottica dei propri obiettivi, oltre ad aver assicurato per tale linea i normali ed ordinari interventi per manutenzioni e rinnovi, ha programmato, come scopo primario, il conseguimento della velocizzazione della relazione Torino-Reggio Calabria servita proprio dalla linea in questione.*

Per tali opere, da realizzare con i fondi del piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo, saranno, pertanto, finanziati interventi per un ammontare di 140 miliardi nel triennio 1990-92 ed ulteriori 460 miliardi in una fase successiva.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

se rispondono al vero le proposte, attribuite al commissario dell'ente Ferrovie dello Stato dottor Necci, relative al programma pluriennale di interventi, che pongono in termini di sostanziale rinvio nel tempo, con relativi insufficienti finanziamenti, la realizzazione della Pontremolese, più volte concordemente definita come una delle linee prioritarie. Ciò anche in relazione alla realizzazione di opere coordinate in un'area di sviluppo come quella che prevede il collegamento con il porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce e l'Aeroporto Galilei di Pisa, nonché in ordine al prossimo completamento della superstrada Firenze-Livorno. (4-22393)

RISPOSTA. — *Il Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato prevede i sotto-notati interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea Pontremolese:*

completamento dei lavori di raddoppio sui tratti Aulla-Santo Stefano e Berceto-Solignano;

sistemazione della stazione di La Spezia Migliarina, delle aree portuali ed allacciamento della Pontremolese al porto di La Spezia;

realizzazione del nuovo scalo merci di Santo Stefano Magra;

consistenti fasi funzionali di raddoppio di altri tratti di linea;

rafforzamento delle opera d'arte;

potenziamento degli impianti di trazione elettrica;

impianto del comando centralizzato del traffico sulla relazione Sarzana-Fornovo-Fidenza.

Con l'attuazione dei provvedimenti succitati, si disporrà, nel breve-medio termine, di estese tratte a doppio binario che, unitamente ai programmati interventi di ammodernamento tecnologico e di potenziamento della trazione sul tratto acclive Pontremoli-Borgo Val di Taro, peraltro già a doppio binario, consentiranno di far fronte adeguatamente agli incrementi di traffico ipotizzati, per tale periodo, sulla linea in argomento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MATTEOLI. — *Ai Ministri dei trasporti, della sanità e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

il responsabile del laboratorio di igiene industriale presso il centro medico intercompartimentale di Verona dell'ente ferrovie dello Stato il dottor Daniele Caretta;

nell'ottobre-novembre 1987 stata svolta un'indagine ambientale in relazione alle polveri di amianto presso i locali di tipo A dell'officina grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato di Vicenza;

la relazione conclusiva stata sottoscritta dal dottor Caretta nell'aprile 1988;

l'ingegnere Principe, dell'officina grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato di Vicenza ha individuato numerosi

errori di valutazione dei campioni prelevati nel corso della sopra citata indagine;

il dottor Caretta, pur constatando personalmente la veridicità delle affermazioni dell'ingegner Principe, non ha provveduto alla opportuna correzione della citata relazione —:

se sia stata avviata una inchiesta dal responsabile del centro medico intercompartimentale di Verona, dottor Sessa, e, nel caso, a quali conclusioni sia giunto;

infine, considerata l'importanza che riveste il lavoro di analisi e di ricerca nel settore dell'amianto per la tutela della salute dei lavoratori, se non ritengano di individuare nel comportamento del dottor Caretta gli estremi previsti dall'articolo 37 del decreto del Presidente della Repubblica 15 luglio 1984, n. 13, relativo al regolamento dei medici fiduciari dell'ente ferrovie dello Stato. (4-21126)

RISPOSTA. — *Il servizio di prevenzione, igiene e sicurezza negli ambienti di lavoro (SPISAL) presso l'unità sanitaria locale n. 8 di Vicenza, esercitando le proprie funzioni di controllo per la verifica del rispetto delle norme di igiene e sicurezza in merito alla situazione ambientale ed in merito agli accertamenti sanitari, ha condotto indagini nell'ambiente di lavoro delle officine grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato di Vicenza. Al termine di tali indagini sono state date prescrizioni di bonifica, mentre è ancora in atto un'indagine epidemiologica. Oltre a ciò, altre indagini, volte a verificare la concentrazione di polvere d'amianto, vengono effettuate semestralmente anche dall'ente ferrovie dello Stato, che si avvale di propri organi sanitari, e sono condotte con il metodo di analisi denominato AIA che prevede l'effettuazione di calcoli con formule matematiche per arrivare a stabilire la concentrazione di amianto espressa in numero di fibre per centimetri quadrati.*

Quanto sopra premesso, per gli aspetti relativi all'oggetto dell'interrogazione, si riferisce che il 30 luglio 1987 l'operatore sanitario delle ferrovie dello Stato Vena Francesco, del laboratorio di igiene, si è recato alle

officine grandi riparazioni di Vicenza per eseguire un'indagine ambientale. In quella circostanza alcuni calcoli sarebbero stati involontariamente sbagliati dal Vena e, come tali, riportati nella relazione finale, che venne in fiducia firmata dal responsabile di laboratorio, dottor Caretta. L'ingegner Principe delle officine di Vicenza, esaminando detta relazione nell'aprile 1988, si accorse degli errori ed avvertì il dottor Caretta.

Al riguardo, fu avviata una inchiesta amministrativa. Infatti, il dottor Renato Sessa, direttore del suddetto centro medico intercompartimentale, venuto in seguito a conoscenza del fatto, rielaborò i dati, inviando alle predette officine una errata correzione, ed invitò sia il dottor Caretta, sia l'operatore sanitario Vena a relazionare per iscritto quanto accaduto, al fine di stabilire se vi fossero gli estremi per un provvedimento disciplinare. Entrambi gli interessati ammisero i propri involontari errori. Il dottor Caretta tuttavia fece presente che si trattava comunque di errori ininfluenti ai fini delle conclusioni ricavate dall'analisi globale dell'indagine.

Dalla suddetta inchiesta non scaturì alcun provvedimento disciplinare. Il dottor Sessa appurò effettivamente che gli errori in questione erano stati determinati unicamente dalla errata applicazione della formula matematica e che non cambiavano sostanzialmente le conclusioni alle quali il dottor Caretta era pervenuto: i risultati positivi rimanevano positivi, mentre quelli negativi ugualmente negativi.

Per quanto riguarda la posizione del dottor Caretta, quale medico fiduciario presso le ferrovie dello Stato, l'ente ha rappresentato che lo stesso ha operato in qualità di medico aiuto provvisorio presso il centro medico intercompartimentale di Verona dal 3 ottobre 1985, avendo avuto conferita la relativa nomina con deliberazione del direttore generale. Successivamente ha ottenuto la nomina a medico effettivo con deliberazione del consiglio di amministrazione dell'ente a norma del regolamento dei medici fiduciari delle ferrovie. Precisa inoltre l'ente che il rapporto di durata quinquennale si intende tacitamente rinnovato, se non disdetto, almeno due mesi prima della scadenza.

Le prestazioni del citato professionista, data la loro peculiarità, sono sempre avvenute in tempi elastici e variabili a seconda delle effettive esigenze, per cui il medesimo non aveva un orario rigidamente prestabilito.

Al momento dell'assunzione il citato sanitario aveva dichiarato « una completa disponibilità per quanto riguarda l'orario di lavoro e per eventuali spostamenti sul territorio ferroviario finalizzati alla programmazione ed impostazione di specifiche indagini ambientali » e, in proposito, riferisce l'ente che lo stesso non ha mai comunicato, successivamente, variazioni dei suoi impegni extraferroviari.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MATTEOLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la stazione delle ferrovie dello Stato di Pracchia (PT), recentemente ristrutturata con una spesa non certo indifferente, presenta la quasi totale mancanza di personale addetto alla gestione merci ed un orario *part time* del personale della biglietteria;

siamo alla presenza di un immobile ben ristrutturato ma anche ad un servizio per niente razionalizzato;

la stazione di Pracchia non è dotata neppure di servizio telefonico;

sino a qualche anno fa era possibile inviare merci, usando la linea Pistoia-Pracchia-Bologna, da Pistoia a Bologna e viceversa in circa 4 ore;

appare quasi incredibile che, in una situazione di caos stradale ed in presenza della suddetta linea ferroviaria, si sia nella assoluta impossibilità di usare il treno quale mezzo di trasporto veloce delle merci;

il trasporto su gomma produce un ulteriore intasamento di strade che già sono caotiche;

il disservizio da parte delle ferrovie dello Stato va a colpire in particolare gli artigiani ed i piccoli imprendi-

tori sui quali grava pesantemente, nell'organizzazione del lavoro e sui costi dello stesso, una situazione viaria ogni giorno sempre più difficoltosa;

è inspiegabile come silenziosamente, mentre per le strade siamo ormai all'emergenza, il servizio ferroviario continui a perdere colpi;

l'assenza di questo servizio delle ferrovie dello Stato causa un danno non indifferente a tutta l'economia della montagna pistoiese e modenese —;

se non intenda intervenire affinché la linea ferroviaria Pistoia-Pracchia-Bologna venga potenziata, specie nelle ore notturne, con un servizio ed un traffico merci ben organizzato;

nel caso non vi fosse l'intenzione di potenziare e rilanciare la suddetta linea, se la ristrutturazione della stazione delle ferrovie dello Stato di Pracchia non sia da considerare una spesa inutile e quindi criticabile. (4-22265)

RISPOSTA. — Nel Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, sono state tenute in debito conto le esigenze di ammodernamento e di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie ai fini di un sostanziale incremento del traffico merci su rotaia, conseguente soprattutto all'auspicato trasferimento a quest'ultimo modo di trasporto, di consistenti volumi di traffico sulle lunghe distanze, attualmente assicurato dai mezzi su gomma.

Particolare attenzione è stata riservata all'ammodernamento ed al potenziamento della linea Bologna-Pistoia (Porrettana) per la quale è stato previsto il completamento dei lavori di raddoppio del tratto iniziale Bologna Borgo Panigale-Casalecchio di Reno, interessato anche dal traffico viaggiatori comprensoriale della relazione Casalecchio-Vignola.

Inoltre, per adeguare gli impianti della suddetta linea ad un più sostenuto impegno di traffico merci, a sollievo anche del tratto transappenninico della dorsale centrale, nel succitato piano sono stati inclusi il potenziamento della trazione elettrica, l'allunga-

mento a modulo dei binari di incrocio di alcune stazioni e la sistemazione del Bivio Lavino.

In particolare, per quanto riguarda la stazione di Pracchia, l'ente ferrovie dello Stato precisa che questa, data l'esigua consistenza del traffico merci, a partire dal 1982, è stata disabilitata dal servizio merci a carro, mentre, dal 1989, il servizio in piccole partite — colli espressi e messaggerie — e bagagli viene assicurato con la corsa camionistica INT (Istituto nazionale trasporti) n. 4 che la collega con frequenza trisettimanale al CRM (Centro riordino misti) di Bologna.

Anche i turni di lavoro effettuati dal personale delle ferrovie dello Stato sono stati commisurati alle reali esigenze del traffico esistente presso la medesima stazione che non è dotata di telefono urbano SIP in quanto l'ente non ha ritenuto opportuno disporre l'installazione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MONELLO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — considerato che:

il compartimento delle ferrovie dello Stato di Palermo, avvalendosi di una vecchia circolare del 19 luglio 1972, ha ridotto a far data dal 25 maggio 1990, « in via provvisoria », da 48 ore a 24 ore solo per i carri esteri la franchigia per l'applicazione delle tasse di sosta;

tale provvedimento, a causa delle condizioni in cui è stata ridotta la linea ferroviaria Siracusa-Gela, classificata come « ramo secco », con il conseguente impedimento al potenziamento di strutture e personale nelle stazioni ferroviarie delle cittadine della provincia di Ragusa attraversate dalla linea, sta arrecando gravi danni a numerose aziende artigiane, soprattutto di Vittoria, che lavorano legname importato dalla Romania e dalla Jugoslavia;

infatti a Vittoria un solo carrellista è addetto al traino, per cui le aziende sono impossibilitate quasi sempre a far eseguire le operazioni di scarico all'interno del

tempo di franchigia (ridotto appunto da 48 ore a 24 ore), con i conseguenti aumenti di costo che si riversano sul prodotto finito;

la produzione ortofrutticola del vittoriese e di tutta la fascia costiera, che sta subendo duri colpi a causa della siccità ha, invece, bisogno di interventi che calmierino i costi di produzione e non viceversa, senza contare i disagi economici che si riversano sulle segherie —:

a) se sia a conoscenza degli effetti dell'applicazione di questa circolare;

b) se non ritenga opportuno intervenire urgentemente o per far revocare il provvedimento oppure potenziare il servizio carrelli a Vittoria e dovunque sia necessario, al fine di procedere alle operazioni di scarico sempre all'interno delle ore di franchigia.

Tutto ciò anche alla luce delle norme contenute nel disegno di legge A.C. 4229 che salvano i cosiddetti « rami secchi » e ne prevedono il recupero ed il potenziamento, sia pure nella nuova denominazione di linee di interesse locale. (4-20932)

RISPOSTA. — Al fine di limitare i notevoli costi derivanti dal nolo dei carri esteri che soggiornano in Italia in attesa di carrellamento, dal mese di maggio 1990 è stata opportunamente disposta, in via sperimentale e per un periodo di sei mesi, una riduzione della franchigia a 24 ore per l'applicazione della tassa di sosta per i suddetti carri. Peraltro, l'osservanza di tale disposizione è stata lasciata alla valutazione degli uffici compartimentali competenti, in relazione alla situazione locale.

Per quanto concerne, in particolare, la stazione di Vittoria, l'ente ferrovie dello Stato riferisce che la ditta incaricata di effettuare il servizio di carrellamento presso tale scalo, dispone di cinque carrelli e due trattori, attrezzature queste risultate sufficienti a soddisfare le esigenze degli utenti. Infatti, il servizio svolto nel 1990, per complessivi 383 carrellamenti, non è mai stato oggetto di lamentele da parte della clientela.

Peraltro, alla scadenza del suddetto periodo sperimentale, l'ufficio di Palermo ha provveduto ad aumentare a 48 ore la franchigia prevista per il servizio in questione, ripristinando così la vecchia normativa.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato. — Per conoscere — premesso che:*

è all'attenzione dell'Agenzia per il Mezzogiorno un progetto della IMAR Srl di Pignataro Maggiore (Ce) per « ampliamento stabilimento lamiera lavorate per industria auto »;

al riguardo è prevista una spesa complessiva di 4 miliardi e 200 milioni, così suddivisi:

a) contributo conto capitale
2.024.200.000;

b) finanziamento ISVEIMER
1.500.000.000;

c) contributo conto interessi
930.000.000;

ad un primo esame del 26 settembre 1990 c'è stato un rinvio per quanto riguarda la decisione finale —:

quante nuove assunzioni siano previste qualora la IMAR ottenesse il finanziamento richiesto ed in quali categorie;

quali controlli si intendano, per quanto di competenza, effettuare affinché il finanziamento serva per uno sviluppo effettivo dell'occupazione e non per coprire eventuali errori o furbizie direzionali nella conduzione dell'azienda;

se ancora una volta si intenda prescindere dal rapporto tra agevolazioni industriali nel Mezzogiorno e forza lavoro occupata e comunque quale sia per ciascuno addetto l'entità del complessivo investimento.

(4-23365)

RISPOSTA. — *La ditta IMAR Srl ha beneficiato, fin dall'anno 1975, delle agevolazioni previste per le industrie ubicate nel Mezzogiorno; circa la situazione delle pratiche per le quali non è ancora intervenuta la liquidazione a saldo, l'agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno ha fatto presente quanto segue.*

La predetta agenzia ha concesso alla cennata ditta, in data 10 febbraio 1987, sulla base dell'istruttoria espletata dall'Isveimer, per un programma di ampliamento, le agevolazioni previste dalla legge n. 64/86 e più precisamente, a fronte di investimenti fissi di lire 3.000.000.000, un contributo in conto capitale di lire 1.432.110.000 ed un contributo in conto interessi di lire 741.000.000 su un finanziamento deliberato dall'Isveimer di lire 1.482.000.000.

Di tale contributo in conto capitale risultano a tutt'oggi erogati tre acconti per l'importo di lire 427.426.131.

In data 18 ottobre 1989 l'agenzia predetta ha concesso alla ditta di cui trattasi, sulla base delle risultanze dell'istruttoria dell'Isveimer, per un programma di ampliamento, le agevolazioni previste dalla legge n. 64 del 1986 e più precisamente, a fronte di investimenti fissi di lire 4.200.000.000, un contributo in conto capitale di lire 2.022.200.000, e un contributo in conto interessi di lire 930.000.000 su un finanziamento deliberato dall'Isveimer di lire 1.500.000.000.

L'occupazione totale è di 108 unità lavorative, con un incremento di 9 unità relative all'ultimo ampliamento.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:
Mannino.

PARLATO e MANNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso quanto formò oggetto dell'interrogazione (8ª legislatura) del primo degli interroganti recante il numero 5-01348 e la risposta del Governo in Commissione il 3 febbraio 1982, relativamente allo sviluppo delle potenzialità dell'aeroporto « O. Salomone » di Capua (Caserta) —:

quali possibili utilizzi siano emersi, e quali siano in concreto in programma, per

tale aeroporto, considerato che esso venne incluso nella III categoria, « tra gli aeroporti cioè che dispongono già di una consistenza infrastrutturale di un certo rilievo e che, in futuro, potrebbero essere utilizzati nei limiti che emergeranno dal Piano generale degli aeroporti », stanti gli ormai nove anni decorsi dalla concreta ipotesi formulata dal Governo in adesione alla proposta del primo degli interroganti.

(4-23674)

RISPOSTA. — *Il piano generale degli aeroporti, elaborato da questo ministero negli anni 1981-1985, fu suddiviso in due fasi. La prima di questa ha riguardato le indagini conoscitive sulla configurazione reale della rete di trasporto aereo in Italia; la seconda, invece, ha individuato la previsione della domanda, il rapporto domanda-capacità, i problemi di uso del territorio e di inquinamento da rumore.*

La rete aeroportuale italiana è stata suddivisa in tre gruppi. Tale suddivisione, di carattere puramente operativo, è servita a stabilire il tipo di indagine più idoneo per ogni gruppo, senza, cioè costituire una classificazione degli stessi aeroporti.

Per l'aeroporto di Capua, inserito nel III gruppo, è stato soltanto predisposto un prospetto riepilogativo del tipo e della quantità del traffico esistente.

Infatti per i settanta aeroporti di tale gruppo non si potevano elaborare previsioni di traffico e relative proiezioni, trattandosi di aeroporti minori con prevalenza di traffico a carattere di aviazione generale. Per detti aeroporti appare più opportuno, laddove esistono i presupposti, che gli enti locali si facciano promotori di iniziative e di studi da sottoporre alla valutazione di questo ministero per eventuali futuri sviluppi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PARLATO e MANNA. — *Ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che è in corso una pratica di finanziamento per circa 1,3

miliardi da parte dell'Agenzia per lo sviluppo del Mezzogiorno alla Selenia Industrie Elettroniche Associate S.p.A. di Bacoli, ora ALENIA, per l'ampliamento dello stabilimento di produzione di sistemi di controllo di radar e simili —:

in che fase si trovi la pratica;

se l'ampliamento è stato iniziato o realizzato;

se il progetto dello stesso fornisce tutte le garanzie di sicurezza, soprattutto per i lavoratori, necessarie;

se in virtù di tale ampliamento è previsto uno sviluppo occupazionale;

se la società in questione assicura ed ha assicurato in passato la salvaguardia dei livelli occupazionali ed il rispetto dei diritti sindacali;

se è stato valutato l'impatto ambientale di tale intervento. (4-24224)

RISPOSTA. — *L'impianto della Alenia (ex Selenia) industrie elettroniche associate SpA di Bacoli (NA) ha beneficiato, fin dall'anno 1965, delle agevolazioni previste per industrie ubicate nel Mezzogiorno. Per quanto riguarda le pratiche per le quali non è ancora intervenuta la liquidazione a saldo, si fa presente, sulla base degli elementi forniti dall'agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno, quanto segue.*

1. *L'agenzia per il Mezzogiorno ha concesso alla suddetta ditta, in data 23 ottobre 1981, sulla base della istruttoria espletata dall'Isveimer, per un programma di ampliamento, le agevolazioni previste dalla normativa in atto e più precisamente, a fronte di investimenti fissi di lire 10.870.000.000, un contributo in conto capitale di lire 2.976.396.000 ed un contributo in conto interessi su un finanziamento di lire 3.350.000.000 deliberato dall'Isveimer, imputato su fondi obbligazionari. Di tale contributo in conto capitale risultano a tutt'oggi erogati tre acconti per l'importo di lire 2.657.966.000. All'erogazione a saldo del contributo si procederà dopo l'espletamento dei controlli finali previsti dalle vigenti leggi. L'occupazione è di 2147 unità lavorative.*

2. *In data 27 luglio 1983, la predetta agenzia ha concesso alla ditta di cui trattasi, sulla base delle risultanze dell'istruttoria dell'Isveimer, per un programma di ampliamento, le agevolazioni previste dalla normativa in atto e più precisamente, a fronte di investimenti fissi di lire 12.673.400.000, un contributo in conto capitale di lire 4.584.324.000 ed un contributo in conto interessi di lire 2.022.700.000 su un finanziamento deliberato dall'Isveimer di lire 7.097.104.000. Di tale contributo in conto capitale risulta a tutt'oggi erogato un acconto di lire 4.106.182.000.*

L'occupazione è di 2237 unità lavorative, con un incremento di 90 unità rispetto all'ampliamento precedente.

3. *In data 19 gennaio 1988 l'agenzia per il Mezzogiorno ha concesso alla suddetta ditta, sulla base dell'istruttoria espletata dall'Isveimer, per un programma di ampliamento, le agevolazioni previste dalla legge n. 64 del 1986 e più precisamente a fronte di investimenti fissi di lire 50.700.000.000 un contributo in conto capitale di lire 11.149.968.000 ed un contributo in conto interessi di lire 10.825.700.000 su un finanziamento deliberato dall'Isveimer di lire 25.971.840.000.*

L'occupazione è di 2199 unità lavorative, con un decremento di 38 unità rispetto al precedente impianto.

4. *In data 10 ottobre 1989 la ditta ha presentato domanda per un programma di ampliamento a fronte di una spesa di lire 24.540.000.000, la relativa istruttoria è stata trasmessa dall'Isveimer in data 3 luglio 1990.*

L'occupazione è di 2015 unità lavorative con un incremento di 184 unità rispetto al precedente ampliamento.

5. *In data 4 luglio 1990 la ditta ha presentato domanda per un programma di ampliamento prevedendo una spesa di lire 27.862.800.000; non risulta essere stata ancora trasmessa dall'Isveimer la relativa istruttoria.*

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno:
Mannino.

POGGIOLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale 3 agosto 1990, n. 332, è uno degli strumenti attuativi della legge n. 111 del 1988 (patente europea), i cui contenuti sono stati ulteriormente precisati dalla circolare 12 dicembre 1990, n. 200; la federazione dei titolari di autoscuole e agenzie d'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio, con richiesta di sospensiva, in quanto detta circolare della direzione generale della motorizzazione civile violerebbe il citato decreto ministeriale, nella parte in cui al punto 1, comma 3, obbliga tutti, a decorrere dal 16 gennaio 1991, compresi i candidati aspiranti al conseguimento della patente di guida che hanno presentato la prescritta domanda prima del 15 dicembre 1990, a sostenere le prove con le modalità previste dalle precedenti disposizioni di legge, in contrasto con l'articolo 1 del decreto ministeriale n. 332/90, che stabilisce che a tale disciplina sono soggetti i « candidati che presenteranno la relativa richiesta dopo un mese dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* » (*Gazzetta Ufficiale* n. 267 del 15 novembre 1990);

il punto 2.2. della citata circolare n. 200 obbliga anche gli stranieri ad effettuare la prova orale a mezzo quiz, senza alcuna possibilità di partecipazione orale per dimostrare la propria « conoscenza ragionata » delle norme in materia, con grave pregiudizio derivante dalle difficoltà di comprensione dei quiz in lingua italiana;

le nuove norme prevedono l'apposizione del marchio « Analfabeta » sulla patente di guida, valida come documento di riconoscimento, di chi si dichiara tale in quanto non in grado di interpretare i summenzionati quiz;

sono in stato di agitazione gli operatori delle autoscuole e quelli preposti allo svolgimento degli esami in quanto non tutelati nella dignità (è stato escluso qualunque approfondimento dell'esame in forma orale) e nella sicurezza fisica (co-

stretti ad esaminare i candidati in autovetture senza doppi comandi e con l'assistenza di persone non qualificate);

sono in commercio « chiavi » risolutive dei quiz ministeriali, che prescindono dalla reale preparazione dei candidati e soprattutto dalla « conoscenza ragionata delle norme di circolazione e della segnaletica stradale » (articolo 8, comma 1, lettera a), della legge n. 111 del 1988) —:

quali iniziative intenda intraprendere per garantire il rispetto della volontà del legislatore in fase di applicazione, anche a livello periferico, della legge n. 111 del 1988 e per impedire che le nuove norme finiscano con il creare situazioni di disparità, di ingiustizia ed, in definitiva, di pericolo. (4-23882)

RISPOSTA. — *La circolare n. 24 del 1991 del 15 febbraio 1991, questo dicastero ha dato esecuzione all'ordinanza del tribunale amministrativo regionale (TAR) del Lazio, n. 115 del 7 febbraio 1991, che ha sospeso il terzo capoverso del punto 1 della circolare n. 200 del 1990 del 31 dicembre 1990, relativo alla decorrenza dei nuovi programmi d'esame.*

Con successiva circolare n. 52 del 23 marzo 1991, si è ribadito che coloro che hanno presentato la richiesta di foglio rosa, anteriormente al 15 dicembre 1990 (data di entrata in vigore del decreto ministeriale del 3 agosto 1990, n. 332) sosterranno gli esami di teoria e di pratica secondo la precedente normativa.

Per quanto riguarda la prova teorica dei candidati stranieri, si precisa che la disposizione contenuta nel paragrafo 2.2 della circolare 200/1990 muove dalla constatazione che, nell'apprendimento di un idioma diverso dalla madre lingua, la sufficiente conoscenza scritta si acquisisce prima di quella parlata.

Pertanto, la prova teorica a mezzo quiz è da considerare agevolativa e non penalizzante per il candidato di madre lingua straniera.

L'annotazione sulla patente di guida della condizione di analfabeta, peraltro di competenza dell'autorità amministrativa preposta

al rilascio del documento, è stata prevista in analogia a quanto disposto per il rilascio della licenza di porto d'armi, di cui all'articolo 67 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

Si fa, altresì presente che il ricorso al sistema dei questionari per gli esami di teoria di categoria A e B, in applicazione della disposizione dell'articolo 85, comma 5 del codice della strada, è stato dettato dalla necessità di assicurare criteri di valutazione obiettivi automatici in relazione alla possibilità di schematizzare i relativi quesiti.

La scelta del questionario senza integrazione orale è una procedura che dà garanzia di una maggiore trasparenza ed uniformità del giudizio finale.

Poiché con l'entrata in vigore del decreto ministeriale del 3 agosto 1990, n. 332 (emanato in conformità all'allegato II della direttiva n. 80/1263 CEE del 4 dicembre 1980) si è riproposto l'annoso problema circa la necessità che anche il candidato privatista sostenga l'esame di guida con veicolo munito di doppi comandi, questo dicastero, anche ai fini della sicurezza della circolazione stradale, ha posto allo studio le possibili misure in grado di garantire lo svolgimento dell'esame di guida del candidato privatista in condizioni non dissimili da quelle in cui si svolge la prova pratica del candidato allievo di autoscuola.

Per quanto concerne, infine le chiavi risolutive dei quiz ministeriali cui si fa cenno nell'interrogazione, si ritiene che queste non siano di così facile consultazione e, inoltre, la vigilanza prevista in sede di esame preclude ogni possibilità al candidato di farvi ricorso.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

POLI BORTONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere se, nella formulazione del nuovo orario estivo che entrerà in vigore nel prossimo mese di marzo, non ritenga di dover invitare l'Alitalia a collegare in orari più consoni alle esigenze delle categorie economiche il già esistente servizio aereo Brindisi-Milano e Milano-Brindisi, tanto per alleviare la emarginazione

cui di fatto sono condannati gli operatori economici e culturali del Salento, penalizzati dalla pessima rete ferroviaria che ancora non prevede né il doppio binario né la elettrificazione del tratto Bari-Lecce.

(4-23821)

RISPOSTA. — Dal 1° maggio 1991 e sino al 26 ottobre 1991, il collegamento diretto Milano/Brindisi e viceversa, verrà assicurato con aeromobili tipo MD 80 con i seguenti voli:

BM 296 — Milano-Linate — partenza: 14,05; Brindisi — arrivo: 15,35;

BM 295 — Brindisi — partenza: 16,25; Milano — Linate — arrivo: 18,00.

L'orario come sopra indicato dovrebbe ricevere il pieno gradimento dell'utenza salentina, essendo stato eliminato lo slittamento di un'ora e mezza apportato all'operativo degli stessi voli nell'orario invernale valido per il periodo ottobre 1990-marzo 1991 (partenze da Milano e Brindisi rispettivamente alle ore 15,30 e 17,55).

Inoltre l'orario estivo gioverà particolarmente alla clientela turistica, sia per quella destinata alle località del sud della Puglia che per quella in prosecuzione per la Grecia, e quindi interessata ai traghetti in partenza da Brindisi.

Per quanto concerne, poi, i collegamenti ferroviari, si fa presente che l'ente ferrovie dello Stato ha comunicato che, essendo stato approvato in data 23 gennaio 1991, il contratto di programma fra questo ministero ed il suddetto ente ferrovie dello Stato per il biennio 1991-92 (prima fase), è stata definita, fra l'altro, la dotazione finanziaria per le occorrenze connesse agli impegni ed alle contabilizzazioni preventivate per detto biennio in modo da rendere pienamente operativo il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato.

Sono stati previsti interventi negli impianti e sulle linee interessanti il comprensorio salentino nel modo che segue:

Bari — Lecce: elettrificazione e raddoppio;

Bari – Taranto: raddoppio;

stazione di Taranto: ACEI;

Brindisi – Lecce: raddoppio;

Brindisi: Scalo merci;

stazione di Lecce: ACEI;

Lecce Surbo: completamento scalo merci.

Con l'attuazione dei predetti interventi e di altri riguardanti la linea ferroviaria costiera orientale, la linea Adriatica sarà raddoppiata ed elettrificata per tutta la sua estensione, con ovvia riduzione dei tempi di percorrenza sui tratti di linea interessati.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

POLI BORTONE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per sapere se non ritenga di dover nuovamente inviare a Lecce i due tecnici preposti alla vigilanza sulla situazione della convenzione fra comune di Lecce ed agenzia del Mezzogiorno per la costruzione della tangenziale est. Tanto a causa della totale inerzia dell'amministrazione comunale leccese.* (4-24467)

RISPOSTA. — *Tenuto conto degli elementi informativi al riguardo comunicati dall'agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno, facendo presente, circa lo stato di attuazione della convenzione stipulata tra la predetta agenzia ed il comune di Lecce per la costruzione dell'opera di cui trattasi, quanto segue.*

La convenzione n. 303/88 è stata stipulata in data 2 febbraio 1990 e per una durata di 34 mesi, per cui la data di termine della convenzione stessa è fissata al 1° dicembre 1992.

Il tempo utile per la consegna dei lavori era inizialmente fissato in 150 giorni, per cui tale consegna doveva avvenire entro la data del 27 luglio 1990, ma il comune di Lecce, in data 25 giugno 1990, adducendo a motivo la situazione di prorogatio in cui versava la

giunta municipale, aveva richiesto all'agenzia una proroga al termine di consegna dei lavori.

L'agenzia, con nota del 25 luglio 1990, aveva concesso all'ente attuatore di poter procedere alla consegna dei lavori nel limite dei 210 giorni, così come stabilito da direttive del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

In data 3 settembre 1990 il comune di Lecce, adducendo ancora lungaggini burocratiche nell'ambito del consiglio comunale, chiedeva ulteriore periodo di proroga al termine di 210 giorni già concesso in precedenza.

In relazione a quanto sopra rappresentato, si sottolinea che la gestione delle risorse finanziarie nel frattempo erogate pari a lire 2.000.000.000 è di esclusiva competenza della stessa amministrazione comunale che provvede, utilizzando la quota di spese generali attribuita in sede di finanziamento, a far fronte a tutti i pagamenti necessari, ivi comprese le spese di progettazione, che quindi non sono escluse dall'utilizzo delle spese generali citate.

La situazione sopra descritta, unitamente ad altre per le quali pure si registrano ritardi nella realizzazione di opere finanziate con i fondi dell'intervento straordinario, è all'esame del ministro per il Mezzogiorno ai fini dell'adozione delle misure necessarie che, al limite, possono anche concretarsi nella proposta al CIPE di revoca dei finanziamenti stessi.

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: Mannino.

RALLO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere – premesso che:*

la realizzazione del controllo del traffico centralizzato sulla tratta ferroviaria Motta (esclusa) - Caltanissetta (esclusa) provocherà, nella provincia di Enna, la perdita di circa 140 posti di lavoro;

il controllo del traffico centralizzato, pur permettendo il telecomando di tutte le

stazioni della suddetta tratta ferroviaria, non migliorerà di fatto la qualità del servizio offerto;

nel prossimo gennaio '91, ultimati i lavori, anche le stazioni di Raddusa, Libertinia, Catenanuova, Gerbini e Portiere Stella passeranno in telecomando, mentre i passaggi a livello saranno automatizzati;

attualmente, nonostante la scarsa qualità del servizio offerto, l'ente delle Ferrovie dello Stato incassa dalle stazioni della provincia di Enna circa sei miliardi di lire all'anno;

è possibile ritenere che « nella periferia d'Italia » si debbano realizzare consistenti tagli, accettabili qualora, insieme alla eliminazione dei posti di lavoro, si attuasse un miglioramento della qualità e della velocità del servizio offerto —:

se non ritenga, considerato che allo stato attuale è ormai impossibile bloccare il programma, adottare una razionale ed umana azione di miglioramento dei servizi ferroviari offerti ai cittadini, utilizzando il bagaglio di esperienze del personale eccedente per allestire nelle suddette stazioni punti di accoglienza e di assistenza per i viaggiatori (così come in Francia ed in Germania), punti di consulenza e di programmazione viaggi e trasporti in genere, un servizio di collegamento continuo a mezzo di *minibus* tra la stazione F.S. di Enna ed il centro della città (considerata la non breve distanza) e per ripristinare nella stessa stazione il servizio di « presa e consegna a domicilio » (sospeso dal 1984), nonché il servizio notturno per le merci deperibili. (4-22711)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato fa sapere che i propri programmi d'investimento e di esercizio sono orientati al contestuale obiettivo del miglioramento del servizio e del recupero produttivo e funzionale anche delle linee integrative della rete commerciale, e che in tale contesto rientrano l'elettrificazione della tratta Caltanissetta Xirbi-Enna-Motta S. Anastasia e l'impianto del sistema controllo traffico centralizzato, pe-*

raltro già previste dal piano integrativo di cui alla legge n. 17 del 1981.

L'elettrificazione ed il CTC costituiscono un indubbio ammodernamento e potenziamento dell'esercizio per i correlati esiti di velocizzazione della linea, di telecomando a distanza della circolazione dei treni, di automazione dei deviatori di stazione, del segnalamento e dei passaggi a livello e per i connessi maggiori standard di regolarità, affidabilità e sicurezza.

L'ente fa presente che l'esercizio telecomandato, che implica l'eliminazione di molteplici attività manuali e l'impresenziamento di molti impianti, ha richiesto una diversa organizzazione del lavoro ed un diverso fabbisogno qualitativo e quantitativo di personale.

Le risorse umane recuperate (circa 90 unità) hanno trovato proficua utilizzazione produttiva sia presso impianti di Caltanissetta, nella cui giurisdizione ricadono gli impianti delle ferrovie dello Stato della provincia di Enna, sia presso le stazioni limitrofe, ovvero sono state impiegate in altre aree del compartimento, nell'ambito dei provvedimenti sulla mobilità territoriale volontaria ed incentivata.

Il personale riconosciuto inidoneo ha, invece, goduto dei benefici del prepensionamento di cui alla legge n. 141 del 1990.

Per quanto attiene le azioni indicate dall'interrogante, l'ente fa presente che non ricorrono le condizioni per l'allestimento di punti di accoglienza e di assistenza ai viaggiatori, trattandosi di traffico prevalentemente costituito da studenti e lavoratori pendolari su percorsi vicinali.

I servizi di consulenza e di programmazione dei viaggi sono assicurati dal personale delle biglietterie e delle agenzie di viaggio delle ferrovie dello Stato e, tramite comunicazione telefoniche, dalle filiali viaggiatori e dagli uffici informazione e, per quanto riguarda i trasporti merci, dagli addetti agli sportelli delle gestioni e dalle filiali merci.

La riapertura della delegazione per il servizio di presa e consegna a domicilio, sospesa da tempo per rinuncia della ditta incaricata a causa della esiguità di trasporti, non è ritenuta opportuna dall'istituto nazio-

nale trasporti che gestisce il servizio, mentre non esiste mercato per il servizio notturno merci deperibili.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

RAVASIO, SAVIO, RIGHI, RIVERA, RABINO, BRUNI FRANCESCO, ORSE-NIGO, FERRARI BRUNO, SILVESTRI e RINALDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 298 del 1974, modificata dalla legge n. 132 del 1987, impone al ministro interrogato di dettare disposizioni per adeguare l'offerta di trasporto alla domanda;

le associazioni dell'autotrasporto richiedono da tempo una politica dei trasporti che ristrutturati il settore accettando anche una riduzione dello spazio occupato dal trasporto stradale;

il Governo, riconosciuto il grave stato di crisi del settore, ha stanziato 550 miliardi per favorire da un lato gli accorpamenti tra le imprese e dall'altro l'esodo dal settore delle imprese marginali;

la collettività pressantemente richiede al Governo provvedimenti, come comprova una indagine condotta dalla Doxa recentemente, che riducano la presenza dell'autotrasporto merci a vantaggio delle altre modalità di trasporto;

le questioni ambientali, la congestione nella circolazione stradale e la sicurezza sono elementi strettamente connessi alla sproporzionata presenza dell'autotrasporto merci;

il ministro dei trasporti ha emanato un decreto ministeriale definito di monitoraggio del settore ma che in realtà impone agli autotrasportatori di presentare domande nel caso intendessero ottenere nuove autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi —:

se intende, in base alle prevedibili numerose domande che perverranno dalle imprese, interessate ovviamente a non precludersi la possibilità di incrementare, an-

che se illusoriamente, la loro capacità di trasporto, emanare provvedimenti che aumentino il già troppo elevato numero di automezzi circolanti in Italia nonostante l'interesse opposto dell'intera collettività.

(4-24883)

RISPOSTA. — *Come noto, è attualmente all'esame del Parlamento un disegno di legge di iniziativa governativa mirante alla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto mediante interventi finalizzati a favorire: 1) i processi di fusione tra le imprese, la costituzione di forme associative, nonché 2) l'esodo dell'imprenditore monoveicolare.*

Al fine di acquisire dati utili per la conoscenza delle esigenze del settore si è disposto un decreto per il suo monitoraggio avente come destinatarie le imprese strutturate (con anzianità di iscrizione all'albo di cinque anni e che non abbiano rinunciato negli ultimi due anni a titoli autorizzativi di cui erano titolari), le quali avrebbero dovuto presentare domande solo se aventi residue capacità di trasporto da assorbire.

Il decreto di monitoraggio essendo stato predisposto in modo da permettere la conoscenza della domanda di autorizzazioni per trasporto combinato (strada-ferroviaria) e per trasporto di rifiuti speciali, tossici e nocivi, appare quale utile strumento per verificare la misura in cui la domanda di autorizzazioni corrisponde alle riconosciute esigenze di contrazione del trasporto stradale (trasporti combinati) e alle esigenze di salvaguardia ambientale (trasporto di rifiuti speciali, tossici e nocivi).

Come espressamente indicato nel suddetto decreto le domande presentate in base allo stesso non costituiscono titolo per il rilascio di autorizzazioni ma saranno esaminate al solo fine di approfondire maggiormente la conoscenza del settore per le decisioni — confermate o meno dell'attuale sistema giuridico amministrativo dell'autotrasporto di merci per conto di terzi — che si intendranno adottare.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

RONCHI, TAMINO, RUSSO FRANCO e SCALIA. — *Ai Ministri della difesa e dei beni*

culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:

risulta che nel corso degli scavi per la ristrutturazione dell'Ospedale Militare del Celio a Roma, e in particolare durante gli scavi per l'adeguamento della rete fognaria, sono stati rinvenuti numerosi reperti archeologici di notevole valore e che le autorità militari avrebbero continuato i lavori senza comunicare alle autorità competenti tali ritrovamenti —:

se tali notizie corrispondono al vero e, in caso affermativo, quali provvedimenti urgenti intendano prendere. (4-24651)

RISPOSTA. — *Tutti i lavori relativi alla ristrutturazione dell'ospedale militare Celio di Roma sono preventivamente concordati e costantemente seguiti dalla commissione permanente appositamente istituita, in data 9 gennaio 1987, dal Ministero per i beni culturali ed ambientali.*

Si esclude tassativamente che, nel corso degli scavi relativi alla rete fognaria siano stati rinvenuti reperti archeologici senza che gli organi militari, preposti all'attuazione dei lavori, ne abbiano dato notizia alle competenti autorità.

Il Ministro della difesa: Rognoni.

SEPPIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le associazioni dell'autotrasporto F.A.I., FIAP, PITA/CNA SNA/CASA aderenti alla Confartigianato-Trasporti, in numerose occasioni hanno evidenziato al Governo la grave situazione del settore, con un peggioramento delle condizioni operative dei vettori italiani rispetto alla concorrenza straniera e più in generale la mancanza di quei provvedimenti amministrativi concordati che hanno portato alla denuncia, da parte delle associazioni, del protocollo d'intesa già sottoscritto, causando azioni di sciopero;

per quanto riguarda il costo del gasolio, questo ha subito un aumento dal

mese di luglio ad oggi di circa lire 196 al litro, con grave disagio per la categoria —:

quali provvedimenti intenda adottare in materia, poiché parrebbe non venga data applicazione al decreto interministeriale emanato di concerto con il Ministro delle finanze in data 30 aprile 1990 e concernente « Determinazione dei criteri per la concessione di un credito di imposta a favore delle imprese esercenti l'autotrasporto di merci per conto terzi », decreto che prevede la riduzione della spesa effettivamente sostenuta per gasolio e lubrificanti. (4-22388)

RISPOSTA. — *Il giorno 15 novembre 1990 è stato sottoscritto a Palazzo Chigi un protocollo d'intesa fra il Governo e le associazioni di categoria che avevano proclamato il fermo dell'autotrasporto.*

In tale sede il Governo si è impegnato a rimborsare per il 1991 gli ulteriori costi del gasolio sin qui intervenuti a seguito delle note vicende internazionali.

A tal fine è stato predisposto un disegno di legge, attualmente all'esame del Parlamento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

SERVELLO, BAGHINO e MATTEOLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — in relazione ai casi di dipendenti sottoposti a procedimento penale per fatti connessi al loro ufficio, con particolare riguardo al settore della motorizzazione civile di Milano — se non ritenga opportuno emanare disposizioni univoche per tutte le sedi periferiche al fine di evitare che dipendenti inquisiti siano sollevati dal servizio ancor prima della sentenza definitiva che stabilirà o meno la colpevolezza, e ciò per il dovuto rispetto dei principi costituzionali, salva naturalmente l'assunzione delle opportune cautele nell'ambito dell'ufficio. (4-24186)

RISPOSTA. — *Nei casi di dipendenti sottoposti a procedimento penale per fatti connessi al loro ufficio, qualora vi sia un mandato o un ordine di cattura — come nel*

caso dei fatti relativi all'ufficio provinciale MCTC di Milano — la sospensione cautelare dal servizio è obbligatoria ai sensi dell'articolo 91 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 10 gennaio 1957, n. 3.

Nel caso in cui, al contrario, non vengono emessi dall'autorità giudiziaria, provvedimenti restrittivi della libertà personale o, una volta emessi vengono revocati, la sospensione dal servizio è — o diviene — facoltativa (articolo 92 del testo unico citato).

In questi casi nei quali teoricamente si potrebbe porre il problema di emanare direttive di carattere generale, ciò non risulta praticamente possibile in quanto ogni caso è da valutare singolarmente sia in relazione alle circostanze oggettive (gravità del fatto, allarme sociale suscitato, eccetera) sia in relazione alle circostanze soggettive (eventuali precedenti per fatti analoghi, stato di servizio, eccetera) non facilmente ipotizzabili.

Per tale motivo la stessa legge è costretta a rimettersi alla discrezionalità dell'amministrazione per la valutazione di tali circostanze.

Pur condividendosi le preoccupazioni espresse circa il rispetto sostanziale dell'articolo 27 della Costituzione, è da notare che nel caso di specie prospettato (impiegati dell'ufficio provinciale di Milano) si è già in possesso di una sentenza di condanna, sia pure non definitiva, e che i fatti contestati si sono verificati nei rapporti con l'utenza, provocando un vasto allarme sociale.

La sospensione si è pertanto resa necessaria al fine di tutelare la serietà dell'amministrazione, anche in considerazione del fatto che una sentenza definitiva di condanna comporterebbe l'instaurazione di un procedimento disciplinare ai sensi dell'articolo 9 della legge del 7 febbraio 1990, n. 19.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TAMINO, RONCHI, RUSSO FRANCO e ANDREANI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la linea ferroviaria Roma-Viterbo, collegamento essenziale per gli abitanti della zona nord della provincia di Roma e per quelli della provincia di Viterbo che per ragioni di lavoro e di studio svolgono la propria attività nella capitale, è in condizioni fatiscenti;

il servizio di treni locali, già estremamente diradato, è quotidianamente interrotto da innumerevoli cause (gelo sugli scambi, anzianità o non funzionalità dei convogli, sovraffollamento, carenza del personale, incidenti, irrazionalità degli orari, etc.);

la linea è ad un unico binario e perciò le coincidenze costringono i treni a lunghe attese nelle stazioni;

i treni sono puntualmente in ritardo, toccando a volte punte di 1 ora e mantenendosi su medie quotidiane di 15-20 minuti;

la linea non è elettrificata e non è possibile ai guidatori dei treni mettersi in contatto telefonico con le stazioni, ricordando che in passato questo tipo di disfunzione ha causato incidenti anche gravi;

nel mese di novembre del corrente anno fra le stazioni di Anguillara e Cesano Romano un treno proveniente da Roma per Viterbo entrò in avaria, costringendo il treno proveniente da Viterbo a rimorchiare il convoglio in panne alla stazione di Anguillara;

tale operazione venne effettuata con i passeggeri di tutti e due i treni a bordo, i quali arrivarono a destinazione con notevolissimo ritardo;

sono anni che si parla di un risanamento della linea, ma a tal proposito l'unico provvedimento (nuovo ponte e galleria fra le stazioni di Balduina e S. Pietro) è entrato in funzione solo per il periodo dei mondiali di calcio;

il risanamento e l'ammodernamento della linea (raddoppio sia dei binari sia dei treni) alleggerirebbe il notevole impatto ambientale e viario causato da flussi imponenti di autovetture private nell'accesso

a Roma per la via Cassia, che in qualsiasi orario risulta essere da anni impraticabile —:

se non ritenga necessario verificare in che stato di efficienza sia la linea Roma-Viterbo;

per quali ragioni una linea che non dovrebbe essere di difficile gestione presenta tali clamorosi disservizi;

se esistono progetti di intervento per il miglioramento del servizio di questa linea e, in caso contrario, se non intenda dare immediato avvio a tale provvedimento. (4-22673)

RISPOSTA. — La linea Roma-Viterbo rientra tra le linee a scarso traffico per le quali il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale del 30 aprile 1990, prevede numerosi interventi tecnologici di riqualificazione e potenziamento, nonché eliminazione o automazione dei passaggi a livello.

In particolare, per il potenziamento e risanamento del tratto di penetrazione nell'area urbana di Roma, nel piano di ristrutturazione sono previsti sia il raddoppio e la elettrificazione del tratto Roma S. Pietro-La Storta, che la costruzione del quarto binario fra le stazioni di Roma Trastevere e Roma San Pietro.

L'ente ferrovie dello Stato fa sapere che sulla linea di cui trattasi, considerata a scarso traffico con funzione integrativa, sono state già realizzate importanti opere di ammodernamento tecnologico consistenti nell'impianto del comando centralizzato del traffico e nel rinnovo dell'armamento.

Inoltre, per quanto riguarda il potenziamento del tratto Roma Trastevere-Roma S. Pietro sono stati eseguiti interventi consistenti nella costruzione di una nuova coppia di binari della linea Roma-Genova e nell'adeguamento del preesistente tratto della linea Roma-Viterbo.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TAMINO, RUSSO FRANCO, RONCHI, SCALIA e DONATI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il 13 dicembre 1990, intorno alle ore 15,20, sulla linea ferroviaria Roma-Viterbo si è sfiorata una catastrofe;

un treno merci, diretto da Bracciano verso Roma, ha percorso trenta chilometri senza alcun conduttore, su una linea ferroviaria ad un unico binario;

risulta che il treno è partito senza conduttore a causa dei macchinisti che, discesi dal convoglio durante una sosta per agganciare una motrice guasta da riportare nella capitale, non sono riusciti a bloccare il treno che, a causa del mancato frenaggio e per la pendenza, partiva senza alcuna persona a bordo;

l'allarme, che scattando aveva fatto chiudere tutti i passaggi a livello fino a Roma, non è arrivato che all'ultimo minuto alla stazione di Cesano Romano, dove era in sosta un treno con 200 pendolari a bordo diretto a Viterbo;

solo all'ultimo minuto, quando già il treno senza controllo era visibile dalla stazione, due impiegati delle ferrovie azionavano a mano lo scambio;

a pochi secondi dal passaggio del treno, quando i due suddetti impiegati erano ancora affannati a deviare il pericolosissimo convoglio, l'altoparlante della stazione « invitava » i passeggeri in sosta a scendere, e il macchinista apriva le porte da entrambi i lati;

fortunatamente i passeggeri hanno evitato di scendere dal lato sbagliato, perché mentre questi discendevano dai vagoni, il treno senza controllo veniva deviato e passava nello sdoppio del binario accanto al treno in sosta;

questa è la cronaca dell'ultimo incidente e disservizio in ordine di tempo che ha interessato la linea FS Roma-Viterbo;

tale situazione era stata già segnalata nell'interrogazione n. 4-22673 del 19 novembre 1990 e gli utenti di questo servizio pubblico avevano inscenato una pacifica protesta soltanto il 12 dicembre, un giorno prima del quasi avvenuto disastro ferroviario —:

per quali ragioni la linea ferroviaria Roma-Viterbo è stata da anni lasciata in stato di abbandono e fatiscenza;

quali iniziative si intendano effettuare immediatamente per rendere fruibile dai cittadini questo indispensabile servizio pubblico. (4-23105)

RISPOSTA. — La linea Roma-Viterbo rientra tra le linee a scarso traffico per le quali il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale del 30 aprile 1990, prevede numerosi interventi tecnologici di riqualificazione e potenziamento, nonché eliminazione o automazione dei passaggi a livello.

In particolare, per il potenziamento e risanamento del tratto di penetrazione nell'area urbana di Roma, nel piano di ristrutturazione sono previsti sia il raddoppio e la elettrificazione del tratto Roma San Pietro-La Storta, che la costruzione del quarto binario fra le stazioni di Roma Trastevere e Roma San Pietro.

L'ente dello Stato fa sapere che sulla linea di cui trattasi, considerata a scarso traffico con funzione integrativa, sono state già realizzate importanti opere di ammodernamento tecnologico consistenti nell'impianto del comando centralizzato del traffico e nel rinnovo dell'armamento.

Inoltre, per quanto riguarda il potenziamento del tratto Roma Trastevere-Roma San Pietro sono stati eseguiti interventi consistenti nella costruzione di una nuova coppia di binari della linea Roma-Genova e nell'adeguamento del preesistente tratto della linea Roma-Viterbo.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TASSONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la stazione ferroviaria di Vibo Valentia-Pizzo è divenuta, da qualche tempo a questa parte, teatro di squallidi atti di teppismo e forti alterchi, a volte drammatici, tra personale di stazione e passeggeri;

tutto ciò per assicurarsi un posto a sedere nell'unico treno notturno per Milano;

nonostante le proteste dei sindacati e dei locali dipendenti delle ferrovie dello Stato, Vibo-Pizzo continua ad essere saltata dai treni a lunga percorrenza, sicché il solo « 870 » è costretto a smaltire il traffico ferroviario di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Gioia Tauro, con la naturale conseguenza di arrivare a Vibo-Pizzo completamente stipato di viaggiatori;

il treno notturno viaggia con una sola carrozza di seconda classe per 60 posti e la stazione di Gioia Tauro, da quando è stata aperta la nuova superstrada di Gioiosa, serve, oltre al proprio comprensorio, anche quello della fascia jonica, e allo scalo di Vibo-Pizzo sono mediamente in attesa dai cinquanta ai sessanta passeggeri; pertanto, chi parte per Milano oltre che del biglietto si vede costretto a munirsi di notevole coraggio per affrontare lo scontro fisico e, molto spesso, facendosi largo a suon di spintoni per poter salire sul treno —:

quali iniziative intende intraprendere per sopperire a questo grave problema che coinvolge un comprensorio ad alta intensità demografica com'è quello del Vibonese. (4-22655)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato fa sapere che in ossequio a precise direttive mirate al miglioramento complessivo della qualità dei servizi offerti, a partire dall'orario estivo in vigore dal 27 maggio 1990, i treni espressi nn. 870/871 Reggio Calabria-Milano e viceversa e nn. 800/803 Reggio Calabria-Torino e viceversa, che in precedenza percorrevano la via Tropea, sono stati istradati via Mileto.

Tale provvedimento, però, mentre ha velocizzato i treni in questione ed ha trovato una perfetta corrispondenza nella domanda e nelle aspettative della clientela, che precedentemente aveva lamentato l'eccessivo allungamento dei tempi di percorrenza degli stessi, ha prodotto lamentele da parte della clientela dislocata sulla tratta Rosarno-Nicotera-Tropea-Vibo Marina-Eccellente.

Tali viaggiatori, infatti, si sono visti privati di un servizio diretto, ancorché potessero fruire di comode coincidenze a Lamezia Terme centrale, a mezzo di servizi locali che assicuravano il proseguimento per Milano e per Torino con gli anzidetti treni 870 e 800.

Per ovviare ad una situazione pesante sfociata, peraltro, anche nell'occupazione di stazione e binari con interruzione della circolazione dei treni, l'ente ferrovie dello Stato ha promosso un incontro tra i sindaci dei comuni interessati a seguito del quale sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

i treni 870/871 continueranno a percorrere la via Mileto così come erano già stati programmati;

dal 1° giugno 1990, sia il treno 800 per Torino, sia il treno 870 per Milano, sono stati decurtati di due carrozze di seconda classe che, fatte confluire nella composizione dei treni locali nn. 12690 e 12692, istradati via Tropea fino Lamezia Terme Centrale, si ricongiungono, poi, alla composizione dei treni principali;

dal 22 giugno 1990, peraltro, con la sezione via Tropea del treno 870 viene inoltrata anche una carrozza cuccette.

La decurtazione delle due carrozze di 2^a classe alla normale composizione dei treni 870 e 800, sul tratti Reggio Calabria-Lamezia Terme centrale, determina, però, specie nei periodi di maggior traffico (estivo e grandi festività) l'insufficienza segnalata dall'interrogante.

Per questi motivi, in occasione dell'ultima conferenza orario per la programmazione dei treni viaggiatori a lungo percorso per l'orario 1991/92 il problema è stato oggetto di un ulteriore accurato esame e, proprio in funzione della pesante situazione dei treni in questione è stato stabilito:

l'allungamento della periodicità del treno 1772, in partenza alle ore 16,42 da Reggio Calabria per Milano, via Tropea, rispetto a quella già in atto prevista nel periodo estivo;

l'istituzione del treno 1774, in partenza da Reggio Calabria alle ore 20,02 per Bologna, via Mileto che circolerà nei giorni di sabato e domenica nel periodo estivo e per 70 giorni nel periodo invernale, con fermata nelle stazioni di Gioia Tauro, Rosarno e Vibo Pizzo.

Infine, per un ulteriore miglioramento della situazione e, quindi, per un sostanziale adeguamento dei servizi alla reale domanda di trasporto, l'ente ferrovie dello Stato assicura che nella prossima conferenza per le composizioni dei principali treni il suddetto problema sarà certamente maggiormente approfondito.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TORCHIO e ZANIBONI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

il servizio sostitutivo della linea ferroviaria Mantova-Modena-Bologna è oggetto di vibrata protesta da parte della numerosa utenza;

i pendolari, nella giornata di lunedì 28 maggio, si sono rifiutati di salire sul vetusto autobus delle ore 11,15 Mantova-Bologna, di marca SETRA, targato NA S 67242, del consorzio di trasporti CIT SASF, vincitore dell'appalto indetto dall'Ente ferrovie dello Stato « con le gomme lisce », come ampiamente documentato dalle fotografie a corredo della notizia pubblicata su *La Gazzetta di Mantova*;

su segnalazione dei genitori di un gruppo di giovani atleti del CONI, diretti a Senigallia per partecipare a gare nazionali, la Polizia ferroviaria ha provveduto a multare il predetto pullman. Gli stessi genitori hanno evidenziato il ripetersi di situazioni di scarsa attenzione alla sicurezza dei viaggiatori, per la vetustà ed inefficienza dei mezzi utilizzati con già verificati scoppi di pneumatici usurati ed hanno espresso forti dubbi in ordine ai controlli, mentre il titolare della stazione ferroviaria di Mantova, constatato il disservizio, ha

provveduto ad inviare rapporto alla direzione compartimentale ferroviaria di Verona;

L'opinione pubblica è preoccupata per i pericolosi incidenti stradali verificatisi in passato nel nostro Paese, favoriti dalle avverse condizioni climatiche (pioggia e vento) e dalla contemporanea usura dei pneumatici dei mezzi pubblici, elementi che hanno contribuito a portare sulle prime pagine dei giornali agghiaccianti immagini di fatti sconvolgenti con la perdita di vite umane —:

se il rispetto della sicurezza dell'utenza e la prevenzione degli incidenti non siano più importanti dell'interesse economico delle ditte appaltatrici dei servizi e se tali valori non siano al primo posto nella graduatoria della qualità del servizio da garantire;

se il consorzio di trasporti SASF-CIT sia in qualche modo riconducibile alla CIT e quindi ad una società a presenza pubblica ed in ogni caso quali misure intenda adottare per accertare e per colpire le evidenziate responsabilità, che non si ritiene possano essere sanate con una semplice ammenda al conduttore del mezzo, ultimo esecutore di ordini e destinato a pagare trascuratezze superiori. (4-20076)

RISPOSTA. — *L'ente ferrovie dello Stato riferisce che al consorzio SASF-CIT, assegnatario del servizio sostitutivo della linea ferroviaria Mantova-Bologna, è stato contestato il non rispetto della sicurezza dell'utenza e sono state comminate pesanti penalità.*

I responsabili del consorzio, richiamati al rispetto degli impegni contrattuali hanno garantito l'eliminazione dei disservizi lamentati ed un ottimale espletamento del servizio con l'utilizzo di mezzi più confortevoli e di personale specializzato.

Da verifiche effettuate dai controllori viaggianti è risultato che, in effetti, il servizio è migliorato sia in ordine alla qualità che alla sicurezza dei mezzi di trasporto.

L'ente ferrovie dello Stato assicura, peraltro, il proprio impegno ad effettuare controlli per il regolare espletamento del servizio di cui trattasi.

L'ente fa sapere, infine, che il consorzio SASF-CIT non è riconducibile alla CIT intesa come settore del turismo italiano in quanto la sigla del consorzio va intesa come comitato italiano trasporto.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TRANTINO e RALLO. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti. — Per sapere:*

se alle loro competenze risulti che all'aeroporto di Fontanarossa di Catania « La guerra continua » a giudicare dallo sbarramento delle porte d'ingresso in aerostazione con innumerevoli disagi dei viaggiatori e dalla soppressione di voli di vasto impiego;

se siano stati disposti urgenti interventi normalizzatori. (4-24713)

RISPOSTA. — *La crisi del Golfo ha determinato il comitato interministeriale per la sicurezza a deliberare vari provvedimenti diretti ad assicurare garanzie per il trasporto aereo contro possibili attentati. Le misure di sicurezza adottate ispirate ad analoghe misure stabilite in campo internazionale, prevedono, tra l'altro, il controllo e la riduzione degli accessi alle aerostazioni passeggeri.*

Terminata la guerra del Golfo si è convenuto di mantenere un elevato standard di sicurezza sugli aeroporti in considerazione del pericolo di atti terroristici contro l'aviazione civile e ciò in sintonia con quanto concordato in sede internazionale.

Il comitato interministeriale per la sicurezza ha pertanto confermato, con alcune precisazioni, le misure di sicurezza già prese ed ha lasciato, alle competenti autorità aeroportuali la valutazione dell'opportunità di determinare l'ampiezza o la limitazione del controllo degli accessi delle aerostazioni passeggeri.

Per ciò che concerne l'aerostazione di Catania è stato deciso, nel corso di una riunione tenutasi presso la prefettura di

Catania per l'aggiornamento del piano Leonardo da Vinci, di regolare il sistema di accesso all'aerostazione passeggeri (due porte in entrata, due porte in uscita ed otto uscite di sicurezza con dispositivo antipánico) in modo tale da facilitare i servizi preventivi antisabotaggio.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TREMAGLIA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il treno 5397 in partenza da Milano Porta Garibaldi alle 14,45 si riempie a Milano Lambrate e non si vuota mai sino alla destinazione di Brescia, dove arriva alle 16,12;

la gente viaggia in condizioni particolarmente disagiate, in piedi, occupando gli spazi nei corridoi, con grave pregiudizio per la sicurezza degli utenti;

detto treno raccoglie una massa eterogenea di viaggiatori, collaboratrici domestiche, pendolari, studenti delle superiori e universitari con zaini e zainetti, cartelle per i disegni;

precedentemente c'era un treno alle 14,40 per Cremona che è stato soppresso, con l'effetto pratico di sovraccaricare il treno 5397 sino a Treviglio, quando i viaggiatori destinati a Cremona debbono poi cambiare linea;

il convoglio citato è composto da tre littorine e spesso da due, sicché, come hanno affermato alla stampa alcune viaggiatrici, « si viaggia come bestie »;

che i pendolari hanno già più volte manifestato disagio e disappunto perché nessuno provvede a rinforzare il treno con adeguate carrozze —:

quali provvedimenti di urgenza intenda prendere, di concerto con la direzione dell'ente FFSS, per offrire maggiore capienza ai viaggiatori costretti attualmente a viaggiare sul treno 5397 stipati come sardine, come ai tempi dell'immediato dopoguerra. (4-22814)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato che il treno per Cremona delle ore 14,40, soppresso da Milano a Treviglio per scarso traffico, è stato utilizzato nel collegamento diretto Milano-Mantova con carrozze media distanza di 1^a e 2^a classe.

Con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo, il treno 5397 in partenza alle ore 14,45 da Milano Porta Garibaldi per Brescia è stato dotato di più vetture e in alternativa alla relazione assicurata dai treni 5397/5123 è stato istituito un nuovo treno Milano-Cremona con trasbordo a Treviglio.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

VALENSISE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che rispondendo il 16 luglio 1990 alla interrogazione n. 4-13394, il Ministro dei trasporti, dopo avere ricordato che con decreto ministeriale n. 3240 del 13 dicembre 1985 era stata assegnata al compartimento di Reggio Calabria la somma di L. 2 miliardi e 700 milioni da impiegare nel settore marciapiedi, sottopassaggi e pensiline, informava dell'approvazione di un programma di interventi nelle stazioni di Reggio Calabria Centrale, Villa S. Giovanni, Gioia Tauro e Sapri, programma non attuato per mancata concessione dei benefici richiesti da parte delle autorità comunali e regionali, ma soprattutto per l'insorgere di inderogabili esigenze di opere indilazionabili nella stazione di Lamezia Terme Centrale, ritenute prioritarie rispetto a quelle già programmate, e concludendo che il progetto relativo alle opere di Gioia Tauro è stato momentaneamente accantonato —

se non ritenga di rimuovere l'accantonamento delle opere di Gioia Tauro a suo tempo progettate, opere quanto mai urgenti per la confortevole agibilità dell'importante scalo ferroviario, che serve quotidianamente un notevolissimo numero di utenti. (4-21976)

RISPOSTA. — I lavori di adeguamento delle pensiline della stazione di Gioia Tauro, inclusi nel piano di ristrutturazione per il

risanamento e lo sviluppo dell'ente ferrovie dello Stato, saranno eseguiti nell'ambito della dotazione finanziaria definita dal contratto di programma per il biennio 1991-92.

L'ente ferrovie dello Stato, in proposito, fa sapere che per la succitata stazione sono previste anche il riclassamento e la ridistribuzione dei locali del fabbricato viaggiatori, in connessione con i lavori di realizzazione del CTC (controllo centralizzato del traffico) sul tratto di linea Paola-Reggio Calabria.

Inoltre, nel comprensorio di Gioia Tauro, come da progetto già definito, è prevista la realizzazione della nuova stazione di Eronova, con finanziamenti a carico del consorzio industriale di Gioia Tauro, cui graverà anche l'onere per la costruzione di un fascio di binari per la presa e la consegna dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.