

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1995

RESOCONTO STENOGRAFICO

179.

SEDUTA DI VENERDÌ 12 MAGGIO 1995

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIANO VIOLANTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge di conversione:		PISTONE GABRIELLA (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	10629, 10630
(Assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	10633	SORIERO GIUSEPPE (gruppo progressisti-federativo)	10631, 10632
(Autorizzazioni di relazione orale) . . .	10627	TREMAGLIA MIRKO (gruppo alleanza nazionale)	10628
(Trasmissione dal Senato)	10633		
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):		Missioni	10627
PRESIDENTE	10628, 10629, 10630, 10631, 10632, 10633	Proposte di legge:	
CHIMENTI CARLO , <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	10628	(Autorizzazione di relazione orale) . . .	10627
	10629, 10631	Ordine del giorno della prossima seduta	10634

179.

N.B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1995

La seduta comincia alle 9,30.

FRANCO CORLEONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, il deputato Arata è in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto, i deputati complessivamente in missione sono nove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Autorizzazioni di relazione orale.

PRESIDENTE. La VIII Commissione permanente (Ambiente) e la IX Commissione permanente (Trasporti) hanno deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea, rispettivamente, sui seguenti disegni di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 3 aprile 1995, n. 101, recante norme urgenti in materia di lavori pubblici» (2349).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

«Conversione in legge del decreto-legge 21 aprile 1995, n. 117, recante differimento del termine dell'entrata in vigore dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1995, n. 285, in materia di mezzi e trasporti eccezionali, nonché disposizioni per assicurare la funzionalità del Consorzio del canale navigabile Milano-Cremona-Po e la manutenzione stradale del settore appenninico» (2417).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Le Commissioni riunite IX (Trasporti) e X (Attività produttive) hanno deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sulle seguenti proposte di legge:

S. 359. — Senatori CAVAZZUTI ed altri: «Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità» (*approvata dal Senato*) (2231); SCALIA ed altri: «Norme per la regolazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi di interesse pubblico a tutela degli interessi e dei diritti degli utenti» (387); REBECCHI ed altri: «Norme per la regolazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi di interesse pubblico a tutela degli

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1995

interessi e dei diritti degli utenti» (959) (*le Commissioni hanno proceduto all'esame abbinato*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 9,43).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze e interrogazioni.

L'onorevole Tremaglia ha chiesto agli altri colleghi interpellanti ed interroganti la cortesia di acconsentire ad anticipare lo svolgimento della sua interrogazione n. 3-00471.

La Presidenza, non essendovi obiezioni, ritiene di poter accedere a tale richiesta.

Cominciamo pertanto dall'interrogazione Tremaglia n. 3-00471 sulla ventilata soppressione del collegamento aereo tra Roma e Bergamo (*vedi l'allegato A*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, professor Chimenti, ha facoltà di rispondere.

CARLO CHIMENTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Presidente, la sospensione, a partire dal 1° marzo 1995, del collegamento aereo Bergamo-Roma e viceversa è motivata, da parte della società Alitalia, con la necessità di ridurre l'entità dei servizi offerti, qualora, dai dati consuntivi dei collegamenti di linea operati, si evidenzino risultati negativi. In particolare, il coefficiente medio di utilizzazione di posti disponibili riferito all'anno 1994, per quanto riguarda questa linea, è risultato pari al 43 per cento e l'andamento degli ultimi mesi non ha manifestato un'inversione di tendenza; anzi, il coefficiente si è ridotto al 41 per cento, confermando i risultati economici negativi dell'anno scorso.

La società Alitalia sta comunque valutando la possibilità di utilizzo di aerei di dimensioni inferiori, con conseguenti costi operativi più bassi, che potrebbero offrire prospettive di riequilibrio economico tali da

consentire la ripresa del collegamento in questione. In tale quadro, posso aggiungere che non si mancherà di tenere presenti le considerazioni che ha prospettato l'onorevole Tremaglia.

In ordine ai dati delle rilevazioni mensili concernenti l'aeroporto di Bergamo e gli altri scali citati nell'interrogazione, va peraltro sottolineato che le motivazioni che inducono una compagnia aerea a ridimensionare o mantenere il proprio operativo nei collegamenti con coefficienti di occupazione non soddisfacenti coinvolgono valutazioni di più ampio respiro. In particolare, la valorizzazione delle potenzialità e delle esigenze del bacino di utenza interessato assume un'importanza primaria quando lo scalo servito sia l'unico della regione e/o assicuri, comunque, un apporto non trascurabile al traffico passeggeri in transito a Fiumicino per prosecuzioni internazionali ed intercontinentali.

Come è noto, l'aeroporto di Bergamo è inserito, insieme agli scali di Linate e Malpensa, nel sistema aeroportuale milanese e l'utenza da e per Roma è costituita prevalentemente da passeggeri con volo a termine, che la compagnia ha ritenuto di poter servire attraverso lo scalo di Linate. Ciò, naturalmente, in attesa che la ristrutturazione in atto anche della flotta consenta di utilizzare risorse più adeguate alla composizione della domanda.

PRESIDENTE. L'onorevole Tremaglia ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00471.

MIRKO TREMAGLIA. Desidero anzitutto ringraziare il Presidente e i colleghi per avermi dato la possibilità di prendere la parola immediatamente.

Devo dire con molto rispetto al sottosegretario Chimenti — che oggi ci ha riferito sulla situazione di Bergamo — che contesto decisamente le sue valutazioni. L'Alitalia ha operato in modo del tutto arbitrario: non vi è stata alcuna motivazione per la cancellazione totale dei voli tra Roma e Bergamo. Ci si dimentica — e lo ha dimenticato anche il sottosegretario — che esiste una convenzione tra Alitalia e SABCO, società dell'aero-

porto di Orio al Serio di Bergamo, che risale al 1° gennaio 1991 e che prevede l'effettuazione di due voli giornalieri. Tale convenzione scadrà il 31 dicembre 1995.

Non vi è stata alcuna revoca, neanche tentata, della stessa. Si è verificata invece un'interruzione a senso unico di un pubblico servizio o di un servizio di pubblica necessità. Bergamo — anche questo non è stato sottolineato — è una delle città a più alta produttività e dimensione societaria e commerciale: non si può dunque improvvisamente isolarla nei suoi collegamenti con Roma. Lo scalo di Linate, d'altra parte, è insufficiente, tanto che in certi periodi dell'anno — questo non si dice nella relazione ministeriale — l'aeroporto di Bergamo è affollato di aerei che non possono atterrare a Linate, in particolare durante la stagione invernale.

Né si ricorda che i voli giornalieri erano due e che nel 1992 Bergamo era già stata penalizzata, dal momento che — in modo altrettanto arbitrario — era stato cancellato il volo pomeridiano; dal 1° marzo scorso il servizio è cessato completamente. Non è possibile che l'Alitalia faccia ciò che vuole; teniamo presente che il bacino di utenza è molto più vasto di quello rappresentato dalla provincia di Bergamo.

Dall'Alitalia arrivano strane statistiche che parlano del 41 per cento di passeggeri per volo — medie annuali — con destinazione questa città. Dagli uffici mi pervengono altre statistiche che evidenziano — per quanto concerne la partenza da Linate — i seguenti dati: 48 passeggeri per volo Alitalia in direzione Ancona, 18 per Bologna, 27 per Firenze, 15 per Genova, 26 per Perugia, 34 per Pisa, 49 per Pescara, 54 per Trieste, 30 per Venezia; e le statistiche riguardanti il mese di ottobre del 1994 parlano invece di 70 passeggeri per volo sulla linea Bergamo-Roma.

Non voglio discutere il merito di tali rilevazioni. È però assurdo e paradossale interrompere improvvisamente il servizio, senza nemmeno darne comunicazione. Ho qui davanti le lettere della società che registrano questo comportamento nei confronti di Bergamo, città forse non amata dall'Alitalia, e non da oggi. Bergamo ha costantemente

subito il rischio di essere ridotta a città di serie B o C, come accade peraltro per molti altri servizi resi ai cittadini della nostra provincia.

Mi rivolgo al Presidente, che si occupa di questi aspetti. Nella città di Bergamo — che, ripeto, ha un'altissima densità societaria e commerciale — l'amministrazione della giustizia è tale per cui il nostro tribunale si colloca al 155° posto su 158 sotto il profilo della comparazione dei carichi di lavoro: per celebrare un processo civile occorrono almeno dieci anni. Bergamo non può più restare su queste posizioni. Non si tratta di un mio rilievo personale: è un punto di vista che appartiene all'intera città, attese le prese di posizione del consiglio provinciale e le interrogazioni presentate in sede di consiglio comunale.

Il Governo non ci dice nemmeno quando i voli riprenderanno: ci riferisce soltanto delle buone intenzioni dell'Alitalia, alle quali peraltro non possiamo credere.

Ebbene, per costringere la compagnia a rispettare i tempi e gli impegni contrattuali assunti, l'Alitalia è stata denunciata all'autorità giudiziaria di Bergamo per interruzione di pubblico servizio.

In conclusione, ribadendo che purtroppo non abbiamo potuto registrare, da parte del sottosegretario, impegni sui tempi di ripristino del servizio, non posso che dichiararmi insoddisfatto per la risposta del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Pistone n. 2-00174 sulla vendita dei biglietti dei treni (*vedi l'allegato A*).

L'onorevole Pistone ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

GABRIELLA PISTONE. Rinunzio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, professor Chimenti, ha facoltà di rispondere.

CARLO CHIMENTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Presidente, la situazione di fatto che sta alla base di

quanto lamenta l'onorevole Pistone è, in rapidissima sintesi, la seguente.

La rete di distribuzione dei titoli di viaggio prevede per ogni impianto ferroviario, ed in particolare per quelli disabilitati alla vendita di biglietti, la presenza di due o più punti di vendita. Appare di conseguenza garantita la possibilità per gli utenti di approvvigionarsi dei biglietti anche in caso di chiusura, di intervallo o di ferie di un esercizio.

I biglietti e gli abbonamenti a fasce chilometriche, che sono i più utilizzati sulle linee servite da stazioni minori, possono essere acquistati con largo anticipo e devono essere obliterati, servendosi delle apposite macchinette impiantate nelle stazioni, prima di iniziare il viaggio, come avviene per i biglietti dei bus e della metropolitana. In ogni stazione o fermata i punti di vendita sono segnalati con appositi cartelli. Solo in caso di guasto o di mancanza delle obliteratrici, per non incorrere nelle penalità previste si dovrà richiedere la convalida in biglietteria o al personale del treno prima di iniziare il viaggio.

Tutto questo premesso, il ministro ritiene comunque assolutamente deprecabile l'eventuale applicazione della sovrattassa nei casi in cui sia provabile l'effettiva impossibilità di rifornirsi del titolo di viaggio nei pressi della stazione di partenza. Il ministro desidera assicurare l'onorevole interpellante che provvederà ad interessare le ferrovie dello Stato affinché questo inconveniente per gli utenti non abbia luogo.

Non sembra tuttavia che l'organizzazione del servizio di vendita dei titoli di viaggio, come sopra sintetizzata, possa configurarsi addirittura come una ennesima vessazione a danno del cittadino utente.

Il ministro desidera, in ogni caso, ribadire la propria ferma convinzione che la gestione dei servizi ferroviari da parte dell'Ente ferrovie dello Stato — ancorché società per azioni — non possa prescindere dal perseguimento di precise finalità pubbliche.

PRESIDENTE. L'onorevole Pistone ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00174.

GABRIELLA PISTONE. Presidente, vorrei

preliminarmente ringraziare il professor Chimenti per la sua risposta, che indubbiamente apprezzo dal punto di vista delle intenzioni espresse. Ciò non toglie che il problema non sia ancora stato risolto.

La mia interpellanza trae origine da disagi oggettivi ed effettivi non di un cittadino, ma di molti cittadini, che si sono lamentati per una situazione incresciosa. L'interpellanza è stata presentata quasi un anno fa — l'8 settembre 1994 — e riguarda proprio una vicenda di pendolarismo verificatasi durante l'estate: gli utenti pendolari si sono trovati nell'assoluta impossibilità di comprare il biglietto ferroviario perché l'edicola della stazione era chiusa ed il bar non era in servizio.

Sono situazioni in cui si è trovato chiunque viva in questa società, in Italia e non su Marte. Ho parlato di vessazione del cittadino perché non se ne può più: nonostante le più accurate ricerche non si riesce a comprare il biglietto del treno o dell'autobus e magari il pagamento con un biglietto da 50 mila lire procura disagi. La vita è già complessa; quindi operazioni del genere, molto semplici, dovrebbero essere alla portata di tutti e non dovrebbe costituire una conquista l'acquisto del biglietto del treno. Lo stesso vale, ad esempio, per gli uffici postali: è una «conquista» anche il pagamento di un bollettino! Penso davvero non possa essere questo lo spirito con il quale vivere.

A mio avviso, per far crescere la società serve una razionalizzazione, una semplificazione. Certe apparecchiature devono essere collocate anche in stazioni periferiche, che non devono essere abbandonate.

In questo senso non posso dichiararmi soddisfatta. Sono sicura che il professor Chimenti ed il ministro comprendono lo spirito con il quale è stata redatta l'interpellanza, della quale tra l'altro mi ero dimenticata, visto che è passato quasi un anno dalla sua presentazione; mi aspettavo una risposta su qualche argomento più pregnante e invece ho trovato all'ordine del giorno l'interpellanza relativa ai biglietti ferroviari. È comunque opportuno rappresentare determinati disagi dei cittadini.

Vi è, poi, il discorso relativo alle privatizzazioni, sulle quali mi parrebbe ridicolo soffermarsi ora compiutamente. Non vorrei,

però, che quanto esposto fosse il sintomo di ciò che potrebbe avvenire più in generale; non vorrei, cioè, che si lasciassero da parte le linee secondarie, in questo caso ferroviarie, perché non convenienti nella valutazione del rapporto costi-benefici. Non può prevalere una pura logica di mercato, che non tiene conto delle esigenze del trasporto, della pubblica utilità. Ripeto che non vorrei si trattasse dei primi segnali — non sono i soli, perché ve ne sono ben altri — dell'abbandono dell'utenza non primaria, per così dire, non riconducibile al pendolino, alla tratta Roma-Milano. Non intendo sollevare una questione di classe, ma di razionalizzazione del sistema ferroviario, che, tra l'altro, dal mio punto di vista deve essere potenziato; siamo stanchi del trasporto su gomma, rivolghiamoci al settore ferroviario, che, però, deve essere efficiente e deve essere reso ai cittadini «simpatico» e non «antipatico» a causa di piccoli inconvenienti che — glielo assicuro, sottosegretario — sotto il sole d'agosto non sono poi così piccoli!

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Soriero n. 2-00430, sulla situazione delle ferrovie della Calabria (*vedi l'allegato A*).

L'onorevole Soriero ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

GIUSEPPE SORIERO. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

CARLO CHIMENTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Con riferimento alle premesse dell'interpellanza, occorre precisare che la ripartizione dei beni, essendo le linee delle ferrovie apulo-lucane e della Calabria strutturalmente separate, è stata effettuata automaticamente con l'assegnazione degli impianti fissi e del materiale rotabile ubicato nelle rispettive reti.

Per quanto riguarda il settore delle auto-

linee, l'assegnazione dei mezzi è stata effettuata tenendo conto della dimensione dei servizi e della vetustà dei mezzi stessi. Per la ripartizione delle risorse di cui alla legge n. 910 del 1986 si è fatto invece riferimento alla convenzione quadro delle ferrovie calabro-lucane ed al progetto di massima che le regolava, imputando i singoli interventi previsti in quel progetto alla rete di appartenenza. Per l'assegnazione del materiale rotabile, l'amministrazione ha svolto un'approfondita analisi, sottoposta al vaglio della commissione ministeriale di cui alla legge n. 1221 del 1952, sulla base dei seguenti criteri: vetustà del parco rotabile delle due reti, indice correlato al traffico passeggeri, numero dei rotabili in dotazione alle due reti. Dei fondi resi disponibili con la legge n. 910 del 1986, 70 miliardi sono stati destinati, in linea con gli obiettivi tracciati nell'interpellanza dell'onorevole Soriero, ad interventi prioritari per la sicurezza ed il miglioramento qualitativo dell'esercizio. In particolare, tali interventi riguardano il rinnovo dell'armamento delle rotaie sulla tratta Cosenza centro-Pedace, che è stato ultimato; le opere relative al deposito ferroviario di Cosenza, la cui progettazione esecutiva sarà approvata entro il mese di maggio; l'apparato centrale elettrico di istradamento dei treni, con progettazione esecutiva in fase di approvazione per la tratta Cosenza centro-Pedace, mentre per le altre tratte tale progettazione esecutiva è ancora in istruttoria. È inoltre prevista una variante di tracciato sulla tratta Soveria Mannelli-Gimigliano, da avviarsi dopo l'approvazione degli interventi indicati in precedenza, in funzione delle somme residue. Sempre nell'ambito degli interventi finanziati dalla legge n. 910 del 1986 sono state acquistate 8 automotrici ad aderenza naturale, attualmente in costruzione.

Per quanto concerne, infine, l'assegnazione alla gestione commissariale delle ferrovie della Calabria di fondi aggiuntivi per l'acquisto di rotabili, si fa presente che, con l'articolo 5 del decreto legge n. 98 del 1995, sono stati stanziati 450 miliardi per la concessione di contributi alle regioni a statuto ordinario finalizzati all'acquisto di autobus e di altri mezzi di trasporto di persone. In tale ambito sicuramente saranno tenute ben presenti le esigenze delle ferrovie calabresi.

PRESIDENTE. Il deputato Soriero ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00430.

GIUSEPPE SORIERO. Signor Presidente, solo in parte posso esprimere soddisfazione per la risposta che poc'anzi il sottosegretario ha fornito. Ringrazio il professor Chimenti per la sua esposizione, riconoscendo anche la rapidità con la quale si è risposto alla mia interpellanza, che è stata presentata il 14 marzo scorso; il fatto che in meno di due mesi si sia riusciti a svolgerla in Assemblea è un segnale di sensibilità e di attenzione che mi sento di dover rilevare e valorizzare.

Dall'intervento del professor Chimenti comprendo che il Ministero dei trasporti sta cominciando ad individuare l'esigenza di compiere una svolta, manifestando attenzione, impegno e conseguente finalizzazione delle risorse per la riqualificazione, la ristrutturazione e l'efficienza delle ferrovie della Calabria.

Prendo atto, inoltre, delle indicazioni relative, in particolare, alla provincia di Cosenza: mi riferisco al miglioramento di una linea, quella appunto dalla città di Cosenza a Pedace, ed all'acquisto di nuovi autobus.

Il professor Chimenti comprende però che il problema che io ed alcuni colleghi — i quali hanno sottoscritto insieme a me l'interpellanza n. 2-00430 — abbiamo voluto indicare al ministro dei trasporti e della navigazione è di ben altra natura. Non siamo convinti, cioè, che si stia procedendo con la necessaria sollecitudine e con la debita attenzione alla riorganizzazione strutturale delle ferrovie della Calabria.

Fin dal 1989 era stato deciso lo scorporo della gestione commissariale governativa e l'individuazione di due nuove aziende. Già sulla ripartizione dei fondi disponibili, però, si è registrata una disparità di trattamento: su 340 miliardi assegnati all'allora gestione commissariale delle ferrovie calabro-lucane e della Calabria, solo un terzo di tali risorse veniva assegnato alle strutture calabresi. È importante che sia avvenuta la ripartizione delle linee dei servizi degli autobus che, d'altra parte, non avrebbe potuto avvenire diversamente, perché difficilmente si sarebbero potuti trasferire in Puglia od in Basili-

cata gli autobus circolanti sulle linee calabresi. Da questo punto di vista, si è avuta una ripartizione delle strutture in base a quella che già era la loro allocazione sul territorio. Il problema che poniamo, invece, è se l'azienda autonoma della Calabria non debba disporre di tutte le risorse necessarie a riqualificare questa struttura di trasporto, che è importantissima sia per le aree che raccorda sia per il ruolo che essa svolge anche in relazione, in alcune fasi dell'anno, alle condizioni meteorologiche, che renderebbero inaccessibili quei luoghi con altri mezzi. Penso, in particolare, al raccordo tra la città di Cosenza ed alcuni comuni della Sila e tra la città di Catanzaro ed altri comuni della pre-Sila catanzarese. Se non vi fosse la ferrovia della Calabria, in alcuni giorni dell'anno, quando la neve è abbondante, sarebbe impossibile raggiungere quei luoghi in autobus o con l'automobile. Ecco perché insistiamo sul valore strategico della struttura di trasporto in oggetto e chiediamo che si acceleri una riqualificazione del materiale rotabile, la cui età media è superiore a trent'anni, e del parco automobilistico, composto per il 50 per cento da autobus con un'età media di 15 anni e per l'altro 50 per cento superiore a vent'anni.

Peraltro, mentre questa struttura pubblica langue e si deteriora, gli autobus privati, grazie anche a cospicui contributi pubblici da parte della regione Calabria, hanno potuto migliorare enormemente la qualità del servizio e la loro efficienza. Si pone quindi un problema di disparità e di sostegno dell'azione pubblica verso le aziende private, a fronte di quella che è invece l'attenzione che finora si è prestata all'azienda pubblica calabrese.

Debbono inoltre essere enormemente migliorate le condizioni di alcune linee e di taluni tracciati. In particolare, prima di concludere, voglio segnalare due episodi molto gravi, che peraltro abbiamo già sottolineato e sui quali anche le organizzazioni sindacali più volte hanno richiamato l'attenzione del ministero. Il primo di tali episodi si è verificato, in data 8 febbraio, sulla linea Bianchi-Colosimi ed ha portato ad un'interruzione del traffico, sostituito con corse automobilistiche; un'altra pericolosa interruzione della

linea Catanzaro Lido-Catanzaro Centro si è avuta in data 18 marzo. Come è noto, in questa seconda occasione la tratta delle ferrovie della Calabria tra le stazioni di Catanzaro Sala e quella di via Milano è stata chiusa al traffico. Si è verificato un ennesimo smottamento del costone di via Carlo V a Catanzaro che ha interrotto l'esercizio ferroviario, in quanto non poteva essere garantita la sicurezza del transito.

È un problema urgente che segnaliamo all'attenzione del sottosegretario e del ministro dei trasporti, perché sta creando enormi disagi agli utenti di questa tratta che, principalmente, sono lavoratori pendolari e studenti.

Inoltre, con la sostituzione del mezzo automobilistico al mezzo ferroviario si sta contribuendo ad aumentare il già caotico traffico nella città di Catanzaro.

Abbiamo voluto ricordare questi elementi concreti per sollecitare — lo ripeto — maggiore attenzione e tempestività di intervento da parte del Ministero competente rispetto ad una parte fondamentale del sistema dei trasporti calabrese che, per altro verso — e colgo l'occasione per segnalare quanto già abbiamo richiamato con altri atti parlamentari, interrogazioni ed interpellanze presentate insieme a numerosi colleghi — ha bisogno di ben altra attenzione.

Chiediamo al ministro dei trasporti che, in sede di revisione del contratto di programma con le ferrovie dello Stato, operi una rivisitazione delle scelte finora compiute per la regione Calabria, per poter finalmente modernizzare non solo il completamento della linea ferroviaria ionica, ma anche la riqualificazione e la velocizzazione della linea ferroviaria tirrenica. Allo stesso modo, ritorneremo, attraverso la presentazione di altri atti parlamentari, sulle condizioni di enorme disagio che caratterizzano il trasporto aereo in Calabria, per quanto riguarda sia l'aeroporto di Reggio Calabria sia quello di Lamezia Terme.

Per concludere, ci interessa ribadire quanto già chiesto nella nostra interpellanze e cioè, che finalmente siano avviate iniziative più incisive da parte del Ministero dei trasporti per assicurare quei fondi aggiuntivi necessari. È un problema che ci sta a cuore,

perché vi è stata una disparità di trattamento nella ripartizione del fondo iniziale di 340 miliardi. Chiediamo quindi che si intervenga subito innanzitutto per poter ristabilire nella città di Catanzaro quella tratta che al momento è bloccata; in secondo luogo, per consentire alla gestione aziendale delle ferrovie della Calabria di avviare gli interventi più urgenti per l'acquisto di materiale rotabile, per la rettifica del tracciato delle linee, così da portare avanti quel risanamento tecnico ed economico da tempo richiesto da noi e dalle organizzazioni sindacali.

A nostro avviso è questo l'obiettivo fondamentale per rendere l'azienda pubblica della Calabria competitiva nell'erogazione nel servizio dei trasporti.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dei presentatori dell'interrogazione Meluzzi 3-00065, sulle revisioni periodiche dei veicoli a motore (*vedi l'allegato A*): si intende che vi abbiano rinunciato.

È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Trasmissione dal Senato di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 11 maggio 1995, i seguenti disegni di legge:

S. 1581. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 marzo 1995, n. 97, recante riordino delle funzioni in materia di turismo, spettacolo e sport» (*approvato dal Senato*) (2516).

S. 1626. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 aprile 1995, n. 120, recante disposizioni urgenti per il funzionamento delle università» (*approvato dal Senato*) (2517).

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MAGGIO 1995

A norma del comma 1 dell'articolo 96-*bis* del regolamento, i suddetti disegni di legge sono stati deferiti, in pari data, rispettivamente, in sede referente:

alle Commissioni riunite VII (Cultura) e X (Attività produttive), con il parere della I, della II, della III, della V, della VI, della XI e della XII Commissione;

alla VII Commissione permanente (Cultura), con il parere della I, della III, della V, della VI, della XI e della XII Commissione.

I suddetti disegni di legge sono stati altresì assegnati alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-*bis*. Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 17 maggio 1995.

**Ordine del giorno
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 15 maggio 1995, alle 16:

Interpellanze ed interrogazioni.

La seduta termina alle 10,15.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA
DOTT. VINCENZO ARISTA*

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. MARIO CORSO*

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 13.*