

37.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALAGNA: Per il ripristino del volo Palermo-Roma delle ore 14,30 (4-04320) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1649	alla seconda corte di assise di Bologna nel processo sulla strage alla stazione (4-04206) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1652
AMODEO: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Siracusa-Gela (4-00372) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1649	BERSELLI: Per la corresponsione della pensione definitiva alla signora Dora Calcagnini, residente a Bologna (4-05852) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	1653
BENEDIKTER: Per la riduzione delle imposte di successione dovute dagli agricoltori in relazione alla risoluzione approvata a Strasburgo nel 1982 (4-02978) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>)	1651	BOATO: Sull'opportunità dell'istituzione di un comitato tecnico per la sicurezza del volo, che esegua inchieste in caso di incidenti aerei e li prevenga, anche al fine di risolvere il problema della vicinanza della pista d'atterraggio dell'aeroporto Marco Polo di Tessera (Venezia) alla zona industriale di Marghera (4-02889) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1654
BENEVELLI: Sull'organico, alla data del 31 dicembre 1987, degli operatori del servizio sanitario delle ferrovie dello Stato con rapporto di lavoro a tempo pieno e dei medici con rapporto di collaborazione (4-03563) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1651	BONIVER: Sulla veridicità delle notizie secondo cui nel piano di riassetto della rete ferroviaria la provincia di Cuneo sarebbe la più colpita per quanto riguarda la soppressione di linee secondarie e sarebbe esclusa da qualsiasi progetto di ammodernamento e potenziamento (4-04628) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1655
BERSELLI: Sulla scomparsa del registro del rimborso biglietti della stazione di Modena, relativo al periodo 2-12 agosto 1980, che avrebbe avuto una funzione di prova a difesa di Sergio Picciafuoco imputato avanti		BUFFONI: Per un intervento volto a reinserire il comune di Consiglio di Rumo (Como) nell'elenco di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente	

	PAG.		PAG.
del Consiglio 30 dicembre 1987 affinché i giovani di leva di detto comune possano usufruire dei benefici previsti dall'articolo 5 del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384 (4-04426) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>)	1657	fuoco, anche in relazione alle condizioni igienico-edilizie di molte scuole superiori della città di Bologna (4-05649) (risponde GALLONI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>)	1663
CAMBER: Per un intervento presso le autorità iugoslave volto al rispetto degli impegni assunti a tutela della minoranza italiana in Istria (4-03962) (risponde MANZOLINI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	1658	CASTAGNETTI GUGLIELMO: Per un intervento volto a garantire la continuità del servizio ferroviario Brescia-Iseo-Edolo, la cui concessione alla società SNFT è scaduta il 13 maggio 1987 (4-01656) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1664
CANNELONGA: Sui criteri adottati dall'Ente ferrovie dello Stato nell'affidamento a ditte private delle commesse di riparazione di carrozze ferroviarie (4-04877) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1659	CASTAGNETTI GUGLIELMO: Per un intervento volto a garantire la trasparenza dell'eventuale affidamento ad una società mista ferrovie nord Milano-SNFT del servizio ferroviario Brescia-Iseo-Edolo, attualmente effettuato dalla SNFT (4-03153) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1664
CAPANNA: Per un intervento volto a verificare la validità dei lavori di bonifica fondiaria eseguiti in Umbria dall'Ente autonomo per la bonifica, l'irrigazione e la valorizzazione fondiaria (4-04436) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>)	1660	CAVAGNA: Per la definizione della pratica di pensione a favore di Olinto Bonardini, residente a Sesto San Giovanni (Milano) (4-04497) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	1665
CARIA: Per un intervento volto ad eliminare gli inconvenienti provocati dal cambio di orario nei collegamenti ferroviari Napoli-Roma (4-00628) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1661	CAVERI: Sui motivi per i quali il servizio di custodia del passaggio a livello fra via Montmayeur e via Piccolo San Bernardo all'uscita ovest di Aosta, sul tratto Aosta-Pré Saint Didier, il 28 gennaio 1988 era affidato ad un militare e sui motivi per i quali non si procede all'automazione dei passaggi a livello siti su tale linea al fine di evitare il ripetersi di incidenti (4-04143) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1666
CASINI PIER FERDINANDO: Sui provvedimenti che si intendono assumere al fine di impedire la costruzione di una discarica per rifiuti nei pressi dell'aeroporto di Bologna (4-05320) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1662	CERUTI: Sull'opportunità di evitare la realizzazione di una linea ferroviaria che attraversi la Val di Zena in provincia di Bologna (4-01365) (risponde RUFFOLO, <i>Ministro dell'ambiente</i>)	1667
CASINI PIER FERDINANDO: Per un'ispezione annuale dei plessi scolastici da parte delle USL e dei vigili del			

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

	PAG.		PAG.
CERUTTI: Per un intervento volto a porre fine al disservizio in atto nei collegamenti aerei da e per la città di Torino (4-04269) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1668	(4-04633) (risponde SANTUZ <i>Ministro dei trasporti</i>)	1673
CIABARRI: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione ai danni provocati dall'ENEL con l'apertura delle prese dei bacini siti sul torrente Mallero in Valmalenco (Sondrio), quando sulla zona pioveva da numerose ore (4-01626) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>)	1669	D'AMATO CARLO: Per il ripristino dei treni rapidi soppressi sulla linea ferroviaria Roma-Napoli (4-00654) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1674
CIAFARDINI: Sulla decisione dell'Ente ferrovie dello Stato di vendere i locali a piano strada della nuova stazione ferroviaria di Pescara ad un'impresa di distribuzione commerciale (4-04397) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1670	D'AMATO CARLO: Per un intervento volto a garantire la salvaguardia dell'attività produttiva e dell'occupazione presso lo stabilimento SOFOME di Caserta, che fornisce l'Ente delle ferrovie dello Stato di traverse di legno (4-03045) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1675
CIPRIANI: Sul rifiuto opposto dalla direzione delle ferrovie dello Stato alla richiesta del coordinamento macchinisti di individuare un certo numero di percorsi ferroviari frequentati da pendolari sui quali il coordinamento avrebbe garantito il servizio anche nelle giornate di sciopero (4-02980) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1671	D'AMATO CARLO: Per un intervento volto ad accertare le responsabilità in merito all'estensione da parte del comune di Capua (Caserta) dei benefici previsti per la riattivazione degli edifici danneggiati dal sisma del 7 e dell'11 maggio 1984, anche a 73 immobili per i quali non era stata prodotta istanza di contributo (4-03849) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) .	1677
COLOMBINI: Sulle iniziative adottate per la riapertura del consultorio in via degli Angeli a Roma, chiuso il 2 giugno 1987 a seguito di un'ispezione dell'ufficio di igiene (4-00211) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	1672	D'AMATO CARLO: Per la sospensione dei provvedimenti di trasferimento di 72 agenti disposti dal capo del dipartimento organizzazione delle ferrovie dello Stato di Napoli (4-04267) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1678
COLUCCI: Per la concessione della proroga di un anno per le operazioni di revisione dei taxi che dovrebbero essere effettuate nel corso del 1988 negli uffici della motorizzazione civile di Milano e provincia, a causa del disservizio in atto presso detti uffici		D'AMATO LUIGI: Sul suicidio presso l'ospedale psichiatrico Santa Maria della Pietà di Roma di Nicola Jodice, ivi ricoverato da oltre 20 anni (4-01764) (risponde GARAVAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>)	1679
		DEL DONNO: Per la definizione della pratica di pensione intestata al signor Luigi Quirito (4-04474) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	1680

PAG.	PAG.
<p>DEL DONNO: Per la sollecita definizione della pratica di pensione di guerra relativa a Benedetto Labarile di Santeramo in Colle (Bari) (4-04611) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 1681</p>	<p>DONATI: Per la tutela della villa romana scoperta a Roma, nel quartiere Quadraro, durante i lavori di raddoppio della linea ferroviaria Ciampino-Casilina (4-03195) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1683</p>
<p>DEL DONNO: Per la sollecita definizione della pratica di pensione di guerra relativa a Pietro Di Fonzo, residente a Santeramo in Colle (Bari) (4-04612) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 1681</p>	<p>DUTTO: Sulle iniziative che si intendono assumere in relazione alla mancata convocazione, da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, della FENTRAF-Quadri aderente alla Confederquadri, alle trattative per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro, come ordinato dal pretore del lavoro di Roma (4-04805) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1684</p>
<p>DEL DONNO: Per l'assunzione di giovani risultati idonei al concorso per macchinista presso il compartimento ferroviario di Bologna, con particolare riguardo per Luigi Fazio residente a Grumo Appula (Bari) (4-04613) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>). 1681</p>	<p>FACCIO: Per un intervento volto a stroncare il commercio clandestino delle uova e dei pulcini del falco pellegrino (4-04661) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>) 1685</p>
<p>DEL DONNO: Per l'assunzione di giovani risultati idonei al concorso per macchinista presso il compartimento ferroviario di Roma, con particolare riguardo per Luigi Fazio residente a Grumo Appula (Bari) (4-04615) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1682</p>	<p>FERRARINI: Per lo stanziamento dei fondi necessari al ripristino delle opere danneggiate dalle avversità atmosferiche dell'agosto 1987 nei comuni della provincia di Parma (4-02638) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) 1685</p>
<p>DEL DONNO: Per conoscere se è allo studio la chiamata in servizio degli idonei al concorso a dieci posti nelle ferrovie dello Stato, per il compartimento di Torino, indetto con decreto ministeriale 23 gennaio 1985, n. 165, con particolare riferimento al caso di Raffaele Fazio (4-04616) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1682</p>	<p>FERRARINI: Sull'opportunità di evitare la prevista acquisizione del <i>terminal</i> privato di Piacenza da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, e per un intervento volto a garantire la realizzazione del piano di sviluppo dell'Interporto di Parma (4-03725) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1686</p>
<p>DEL DONNO: Per la sollecita definizione della pratica di trasferimento a Foggia del signor Onofrio Delli Carri, in servizio presso il compartimento ferroviario di Bologna (4-04766) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1682</p>	<p>FINCATO: Per il ripristino della fermata effettuata da alcuni treni della linea Verona-Rovigo-Chioggia (Venezia) nella frazione di Villa d'Adige presso Badia Polesine (Rovigo) (4-00896) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1687</p>

	PAG.		PAG.
FINCATO: Sull'opportunità di accertare il grado di inquinamento ambientale derivante dall'attività di incenerimento di materiali che si svolge in un fabbricato sito in viale San Lazzaro a Padova (4-03200) (risponde RUFFOLO, <i>Ministro dell'ambiente</i>)	1688	nel tratto Parma-La Spezia, in relazione ai disagi denunciati dai pendolari della zona (4-05199) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1697
FINI: Sulla veridicità della notizia secondo la quale il consorzio FESPI di Roma, concessionario dell'Ente delle ferrovie dello Stato per la costruzione dell'ultimo tratto della direttissima Roma-Firenze, avrebbe adottato criteri difformi nella liquidazione di quanto dovuto ai coltivatori diretti per la cessione dei terreni (4-02991) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1689	GRIPPO: Per la modifica del bando di concorso pubblicato dalle ferrovie dello Stato per i lavori di costruzione della seconda linea Roma-Napoli, al fine di consentire la partecipazione anche alle imprese minori (4-03855) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1698
GABBUGGIANI: Per la riattivazione della linea Firenze-San Piero a Sieve della ferrovia Faentina, ed in particolare per un sollecito avvio dei lavori di ammodernamento del tratto San Piero a Sieve-Vaglia (4-02636) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1690	LAMORTE: Sulla mancata riapertura al traffico della linea ferroviaria Potenza-Bari (4-05135) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1699
GASPAROTTO: Per il ripristino delle autocorse sostitutive del servizio ferroviario sulla linea San Vito al Tagliamento (Pordenone)-Motta di Livenza (Treviso), e per la revoca della decisione di sopprimere il servizio merci della stazione di Spilimbergo e della linea Pinzano-Casarsa della Delizia (Pordenone) (4-03815) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1694	LAVORATO: Per la definizione della pratica di pensione privilegiata indiretta a favore di Caterina Iervasi di Gioiosa Ionica (4-02626) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	1699
GEI: Per l'aumento della potenza sonora nonché per la regolamentazione delle modalità d'uso dei dispositivi acustici installati su autoambulanze e veicoli di polizia o vigili del fuoco (4-04058) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1697	LEONE: Per la realizzazione a Taranto di uno dei centri di produzione per la riorganizzazione del traffico deliberati dall'Ente ferrovie dello Stato (4-04488) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1700
GRILLI: Per l'eliminazione dei ritardi accumulati dai convogli ferroviari		LEONI: Sull'opportunità di invertire il tipo di trasmissione dei due sistemi di informazioni ai naviganti (ATIS) esistenti presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, destinando quello di maggior portata agli aeromobili in arrivo (4-04133) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1701
		LO CASCIO GALANTE: Per la nomina della professoressa Maria Carmela Davani Coco, vincitrice del concorso per professore universitario di prima fascia, raggruppamento filologia inglese (4-03076) (risponde GALLONI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>)	1701

PAG.	PAG.
<p>LORENZETTI PASQUALE: Per un intervento volto a garantire l'inserimento delle officine grandi riparazioni di Foligno (Perugia) nel piano di sperimentazione dell'Ente ferrovie dello Stato, in fase di elaborazione (4-01975) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1702</p> <p>LUCCHESI: Sull'incremento delle sovvenzioni corrisposte annualmente dall'Ente ferrovie dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Genova per il servizio di manovra dei carri ferroviari all'interno della cinta portuale nonostante la diminuzione del traffico portuale (4-02666) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1704</p> <p>LUCCHESI: Per il ripristino nel comune di Portoferraio del servizio di revisione e collaudo degli autoveicoli appartenenti ai cittadini residenti nell'isola d'Elba (Livorno) (4-05103) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1705</p> <p>MACERATINI: Sui disservizi del tratto ferroviario Roma-Cassino-Caserta-Napoli (4-02929) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1706</p> <p>MACERATINI: Sulla soppressione dell'unica corsa di collegamento diretto con Roma nonché la cancellazione di quattro corse di treni nel tratto ferroviario Terracina-Priverno-Fossanova (Latina) recentemente ammodernato (4-03967) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1707</p> <p>MANFREDI: Sulla decisione di sopprimere numerose fermate effettuate dai treni nella stazione ferroviaria di Chiavari (Genova) (4-00909) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1707</p> <p>MANGIAPANE: Sulle spese sostenute dall'Ente ferrovie dello Stato per le</p>	<p>operazioni di ormeggio e di rimorchio delle navi traghetto in servizio sullo stretto di Messina (4-02744) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1709</p> <p>MANGIAPANE: Sul trattamento discriminatorio riservato dall'insegnante di lettere della scuola media di Mirto (Messina) alla studentessa Stefania Calà Lesina, portatrice di <i>handicaps</i> (4-03514) (risponde GALLONI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1709</p> <p>MANNINO ANTONINO: Per l'adozione di provvedimenti volti a dotare di più efficienti strutture l'aeroporto di Palermo, e sulle condizioni di sicurezza degli aeromobili DC9-S80 in servizio sulla tratta Roma-Palermo (4-00840) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1710</p> <p>MATTEOLI: Sulla decisione dell'ispettore della motorizzazione civile di Livorno di effettuare in detta città la revisione ed i collaudi degli autoveicoli dei cittadini residenti all'isola d'Elba (4-05131) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1711</p> <p>MATTEOLI: Sull'opportunità di bloccare l'erogazione di ulteriori contributi a favore del consorzio agrario provinciale di Pisa, in attesa che ne venga appurata la reale situazione finanziaria (4-05279) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>) ... 1712</p> <p>MAZZA: Per l'assunzione di iniziative volte ad impedire il ripristino dell'invaso dell'ENEL sull'Adda in località Forcola (Sondrio), anche in relazione ai danni causati nella zona dall'esondazione del 18-19 luglio 1987 (4-00968) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) 1713</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

PAG.	PAG.
MENNITTI: Sulla decisione dell'Alitalia di sospendere per il mese di gennaio 1988 i voli BM 295 e BM 296 che collegano Brindisi a Milano (4-03517) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1715	novembre 1987, con particolare riferimento alla necessità di una riduzione della pressione creditizia 4-03320) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) 1721
MONELLO: Per un riesame della decisione di sopprimere la linea ferroviaria Siracusa-Gela (Caltanissetta), e per la progettazione di un sistema di trasporti che non penalizzi la Sicilia (4-00077) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1715	PAGANELLI: Per un intervento volto a sollecitare la ricongiunzione dei periodi assicurativi a favore del signor Luciano Roncorati, residente ad Alba (Cuneo) (4-02905) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) .. 1722
MONELLO: Per un intervento volto ad impedire la soppressione della tratta ferroviaria Siracusa-Gela (Caltanissetta) (4-01483) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1717	PARLATO: Sull'esito delle indagini volte ad accertare la dinamica e la responsabilità dei sinistri verificatisi recentemente all'impianto <i>Mobil Oil</i> di Napoli, e per la delocalizzazione delle aziende ad alto rischio esistenti nella zona orientale della città (4-01324) (risponde RUFFOLO, <i>Ministro dell'ambiente</i>) 1723
MONTALI: Sui provvedimenti da assumere in relazione ai disagi provocati dai numerosi passaggi a livello posti sulla linea ferroviaria Roma-Cassino nel territorio di Ceccano (Frosinone) (4-03833) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1719	PARLATO: Sulle modalità di immissione in servizio degli aerei ATR-42 e sui programmi dell'ATI per garantire il collegamento diretto tra il Mezzogiorno e l'Italia centro-settentrionale (4-03302) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1725
NANIA: Per la liquidazione della pensione definitiva spettante al signor Gangemi Antonio di Taormina (Messina) (4-04247) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 1720	PARLATO: Sul comportamento del personale dell'Alitalia in servizio presso gli sportelli di via Medina a Napoli il 29 dicembre 1987 nei confronti del signor Buonocore, che chiedeva il rimborso del biglietto relativo ad un volo annullato a causa della nebbia (4-03540) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1727
NAPPI: Per l'immediato appalto del lotto conclusivo dei lavori di costruzione dell'Officina grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato presso Nola (Napoli) (4-04349) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1720	PELLEGATTA: Per la corresponsione del trattamento definitivo di quiescenza al signor Carlo Toia di Busto Arsizio (Varese) (4-03120) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) .. 1728

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

PAG.	PAG.
<p>PELLEGATTA: Sullo stato del ricorso presentato dal signor Pio Lupidi, residente a Busto Arsizio (Varese), per ottenere il trattamento pensionistico di guerra (4-03280) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) .. 1728</p>	<p>POLIDORI: Sui motivi che ostano alla definizione della pratica di pensione di invalidità in favore di Milvia Rinaldi dipendente della USL n. 25 di Piombino Val di Carnia (Livorno) (4-01505) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 1734</p>
<p>PETROCELLI: Per la costituzione del 16° compartimento ferroviario, comprendente le regioni Abruzzo e Molise (4-04724) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1729</p>	<p>POLIDORI: Per un intervento volto a garantire la permanenza nel comune di Portoferraio (Livorno) degli uffici addetti alla revisione degli autoveicoli (4-04979) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1734</p>
<p>PIRO: Per il rispetto delle norme che prevedono l'inserimento dei ragazzi portatori di <i>handicap</i> nelle classi scolastiche, con particolare riferimento al caso di Stefania Calà Lesina di Mirto (Messina) (4-03527) (risponde GALLONI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1730</p>	<p>PORTATADINO: Sull'illegittimità dell'incarico di docente di storia del cristianesimo conferito al professore Andrea Riccardi dell'università di Bari, presso la facoltà di magistero dell'università di Roma La Sapienza (4-05221) (risponde GALLONI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>) 1734</p>
<p>PIRO: Sulle ragioni del mancato rispetto da parte delle ferrovie dello Stato di quanto disposto dalla legge finanziaria 1986 in ordine alla rimozione delle barriere architettoniche sia negli impianti fissi sia nel materiale rotabile (4-03871) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1730</p>	<p>PROCACCI: Per la predisposizione di interventi volti a tutelare l'oasi faunistica del padule di Fucecchio (Firenze) dai danni provocati dall'attività venatoria (4-00999) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>) 1736</p>
<p>POLI BORTONE: Sull'eventuale connessione tra la soppressione di alcuni convogli a lunga percorrenza che collegavano la provincia di Lecce al centro-nord ed il potenziamento dei trasporti su ruote Lecce-Roma attraverso la ditta Marozzi, e sui riflessi di tale operazione sui livelli occupazionali della provincia (4-00749) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1731</p>	<p>RALLO: Sull'opportunità di evitare la soppressione della tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela (Caltanissetta)-Canicattì (Agrigento), prevista dal 1° luglio 1988 (4-03982) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1737</p>
<p>POLI BORTONE: Per l'assunzione di iniziative volte alla istituzione di voli <i>charter</i> presso la base aerea di Galatina (Lecce) (4-03310) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1733</p>	<p>RALLO: Per una sistemazione dei medici aiuto fiduciari provvisori che prestano servizio di pronto soccorso presso l'aeroporto Fontana Rossa di Catania (4-04004) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1739</p>
	<p>RENZULLI: Per la revoca del provvedimento di soppressione del servizio merci su rotaia disposto presso la</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

PAG.	PAG.
<p>stazione ferroviaria di Spilimbergo (Pordenone) (4-04326) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1740</p> <p>RENZULLI: Sulla decisione della direzione delle officine nazionali rotabili dell'Ente delle ferrovie dello Stato di ridurre del 51 per cento i contratti di riparazione del materiale rotabile, stipulati con l'industria privata (4-04725) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1742</p> <p>RONCHI: Per l'attivazione di iniziative finalizzate a mantenere inalterata la rete ferroviaria siciliana, in relazione alla soppressione di numerose tratte previste nel decreto ministeriale del 15 aprile 1987 (4-02436) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1742</p> <p>RONCHI: Sulle discriminazioni operate nella compilazione dell'elenco dei comuni della provincia di Bolzano danneggiati dall'alluvione dell'estate 1987 (4-03014) (risponde LATTANZIO, <i>Ministro per il coordinamento della protezione civile</i>) 1745</p> <p>SAMÀ: Per un intervento volto ad evitare che l'attuazione dell'impianto CTC sulla linea ferroviaria Jonica arrechi danni all'economia della Calabria (4-04211) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1745</p> <p>SANNELLA: Per il rispetto dell'orario del treno n. 855 delle ore 21,05 che collega Roma-Tiburtina a Taranto (4-03635) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1746</p> <p>SEPPIA: Per la proroga a La Ferroviaria Italiana di Arezzo della concessione delle linee ferroviarie Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga (Siena) (4-00035) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1747</p>	<p>SOSPURI: Per la sollecita definizione della pratica di pensione di guerra intestata a Ugo Graziani di Secinaro (L'Aquila) (4-04687) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) .. 1749</p> <p>STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE: Sui motivi per i quali da oltre due anni circa 40 carri ferroviari da adibire al trasporto di minerali sono fermi presso le stazioni di Sezze Romano, Priverno e Terracina (Latina) (4-04263) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1749</p> <p>TAMINO: Per l'adozione di provvedimenti volti a sanare la grave crisi finanziaria della Fabbrica interconsorziale marchigiana di concimi, con sede a Macerata (4-05104) (risponde MANNINO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>) 1750</p> <p>TASSI: Sui motivi per i quali non è stata prevista per la stazione di Piacenza la fermata di treni rapidi, già concessa alla stazione di Parma (4-01773) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>) 1751</p> <p>TESTA ENRICO: Sull'opportunità di evitare la realizzazione di una linea ferroviaria che attraversi la Val di Zena in provincia di Bologna (4-03275) (risponde RUFFOLO, <i>Ministro dell'ambiente</i>) 1752</p> <p>TOMA: Sui motivi che ostano alla definizione della pratica di pensione di reversibilità in favore di Crocefissa Marigliano di Casarano (Lecce) (4-05079) (risponde PUJIA, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 1753</p> <p>TORCHIO: Sulla decisione dell'Ente delle ferrovie dello Stato di ridurre del 50 per cento i contratti di ripa-</p>

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1988

	PAG.		PAG.
razione del materiale rotabile stipulati con l'industria privata (4-05209) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1753	VALENSISE: Per un intervento volto a rendere tempestivo il recapito agli abbonati dei fascicoli della <i>Gazzetta ufficiale</i> (4-05468) (risponde VASSALLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i>)	1756
VALENSISE: Sulle conseguenze negative derivanti all'economia della Calabria dall'attuazione, da parte delle ferrovie dello Stato, dell'impianto CTC sulla linea ferroviaria Ionica (4-04139) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1754	VITI: Sull'inserimento nei programmi delle ferrovie dello Stato della realizzazione del collegamento ferroviario Venusio (Matera)-Bari e sull'affidamento della realizzazione delle opere necessarie ad imprese locali (4-02950) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1757
VALENSISE: Per il sollecito completamento dei lavori di prolungamento di una pista dell'aeroporto di Reggio Calabria (4-05372) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1755	VITI: Per una sollecita realizzazione del collegamento ferroviario Matera-Venusio-Bari (4-04296) (risponde SANTUZ, <i>Ministro dei trasporti</i>)	1758

ALAGNA, AUGELLO, AVELLONE, LAURICELLA, LO CASCIO GALANTE, LO PORTO, MACALUSO, MANNINO ANTONINO, PUMILIA, REINA, RIGGIO E RIZZO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se è a conoscenza che l'Alitalia ha di fatto abolito il volo delle ore 14,30 da Palermo a Roma determinando un vuoto di orario nelle partenze per Roma di ben sei ore;

quali provvedimenti intende adottare per ripristinare la normalità riattivando il volo soppresso. (4-04320)

RISPOSTA. — *In data 12 febbraio 1988 è stato ripristinato il volo BM 121 Palermo-Roma che per motivi tecnici organizzativi è stato anticipato alle ore 14.00. Gli altri collegamenti Palermo-Roma operano secondo gli orari pubblicati.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

AMODEO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che

in sede di Piano Generale Trasporti, la ferrovia Siracusa-Gela è stata inserita tra i cosiddetti rami secchi da eliminare, in ossequio ad una inaccettabile visione aziendalistica che ignora le realtà socio-economiche e produttive delle province di Siracusa, Ragusa e di Caltanissetta;

la stessa area, non disponendo neppure di adeguate infrastrutture viarie, sarebbe condannata alla marginalizzazione ed a subire un degrado prossimo a situazioni di « terzo mondo »;

di fronte all'ipotesi di soppressione prevista per il luglio 1988 si sono mobili-

tate forze politiche e sindacali, rappresentanze di enti locali ed esponenti dell'intera comunità iblea;

la regione Sicilia non ha mai espresso avviso favorevole all'ipotesi di soppressione della linea agli organi tecnici del Piano Generale Trasporti;

sulla Siracusa-Gela sono stati commissionati finora tre studi, il più recente dei quali, assegnato alla società Transystem, si mostrerebbe scettico sull'opportunità della ventilata chiusura —:

se non ritiene di dover intervenire, esercitando le sue funzioni di indirizzo e di coordinamento, per porre in chiaro le conseguenze dannose che deriverebbero dalla soppressione della linea Siracusa-Gela, sotto il profilo dell'economia delle province interessate, secondo corrette analisi costi-benefici complessivi e non già secondo ragionieristiche impostazioni aziendali e se, conseguentemente, non ritiene di dover immediatamente acquisire il parere della regione Sicilia e l'avviso della presidenza dell'Ente ferrovie dello Stato al fine di scongiurare ogni rischio di chiusura della linea e di restituire tranquillità agli operatori ed alle comunità locali che troppo spesso avvertono la presenza dello Stato solo in occasione di penalizzazione dei loro interessi diretti.

(4-00372)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del Ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210*

del 1985, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente delle ferrovie dello Stato.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato — i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale — quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata istituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'allora Azienda delle ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estesa di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estesa di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estesa di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per l'insieme delle linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti dall'Ente delle ferrovie dello Stato.

L'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa la linea Canicatti-Gela-Siracusa, attuando per altro d'intesa, ove necessario, con le regioni e con gli enti locali interes-

sati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione di autoservizi sostitutivi viaggiatori a partire dal 30 giugno 1988.

L'Ente ferrovie dello Stato già sta svolgendo verifiche per quanto attiene alle iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione-automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione), ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia, occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In merito al problema la legge 11 marzo 1988 n. 67 (finanziaria 1988) prevede:

l'adozione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore da detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente ferrovie dello Stato provvede alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le im-

prese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione ed attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

In relazione alle concrete possibilità di realizzare in Sicilia idonee soluzioni per una più economica gestione dei servizi svolti dalle attuali linee secondarie si fa presente che non si mancherà di assumere ogni possibile iniziativa al riguardo.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

BENEDIKTER. — Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze. — Per sapere se sono a conoscenza della risoluzione approvata nell'ottobre 1982 dalla Conferenza delle regioni e dei comuni d'Europa in seno al Consiglio d'Europa a Strasburgo, con la quale venne raccomandata la riduzione delle imposte di successione per gli agricoltori, una misura questa, mediante la quale si intendono creare « condizioni favorevoli » per l'agricoltura, a tutela della proprietà contadina e dello sviluppo delle coltivazioni.

L'interrogante chiede di conoscere quali iniziative intendano adottare in proposito, rilevando che particolarmente necessaria appare la riduzione del predetto onere fiscale per i beni immobili destinati in linea prioritaria all'agricoltura, che passano in successione diretta da padre a figlio, quando entrambi sono agricoltori ed esercitano esclusivamente tale attività.

(4-02978)

RISPOSTA. — La legge 17 dicembre 1986, n. 880, concernente nuove norme fiscali sulle donazioni e sulle successioni, ha introdotto un considerevole abbattimento degli oneri impositivi per effetto della modifica delle aliquote ed anche del nuovo criterio di determinazione dell'imponibile.

In particolare, il primo comma dell'articolo 3 della suddetta legge, in parte sostitutivo e in parte innovativo dell'articolo 33 della legge 2 dicembre 1975, n. 576, stabi-

sce una riduzione del 40 per cento dell'imposta di successione e donazione relativa ai fondi rustici, comprese le costruzioni rurali.

Il Ministero delle finanze ha rappresentato di aver precisato, con circolare del 26 marzo 1987, n. 27, prot. n. 300012/87 che è possibile usufruire di tale agevolazione qualora ricorrano le seguenti condizioni:

a) deve trattarsi di successione in linea retta e in favore del coniuge e dei fratelli e delle sorelle, e i detti successibili debbono essere agricoltori coltivatori diretti;

b) i fondi rustici trasferiti, da soli o unitamente alle costruzioni rurali, usufruiscono della predetta riduzione fino al valore di 200 milioni; oltre tale limite si applicano le normali imposte;

c) l'agevolazione va riconosciuta anche alle costruzioni che non insistono sul fondo, sempre che tali costruzioni siano strumentalmente funzionali alle necessità del fondo stesso e non siano censite al catasto urbano;

d) l'erede agricoltore coltivatore diretto deve essere in possesso dei requisiti prescritti dall'articolo 25, primo comma, lettera d) del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 643, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1974, n. 688.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: MANNINO.

BENEVELLI, RIDI, BERNASCONI, PELLEGGIATI E Al ministro dei trasporti. — Per sapere:

quali sono i progetti di ricerca nel campo dell'igiene industriale in attuazione da parte del servizio sanitario delle ferrovie dello Stato alla data del 1° gennaio 1988;

quanto assommano le risorse vincolate per il finanziamento degli stessi.

(4-03563)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il servizio sanitario delle ferrovie stesse opera nel campo dell'igiene

industriale nel rispetto dell'articolo 24 della legge n. 210 del 1985, che gli attribuisce specificamente il compito di controllare lo stato di salute dei ferrovieri e le condizioni di igiene del lavoro. Pertanto le attività di igiene industriale ferroviaria sono rivolte agli ambienti fissi, con la realizzazione di mappe di rischio negli impianti principali, ed ai rotabili. In particolare sono in corso indagini mirate di igiene industriale che riguardano il controllo degli ambienti di officina, le attività lungo la linea ferroviaria, le cabine di guida e l'ambiente interno dei veicoli passeggeri.

Nell'ambito di questa funzione generale di tutela nell'ambiente di lavoro, si concretizza una attività di ricerca applicata, prevalentemente attraverso il coordinamento di esperienze pilota effettuate dalle diverse strutture sanitarie presenti sulla rete e con la frequente collaborazione di istituti di ricerca pubblici (università, Istituto superiore di sanità, Consiglio nazionale delle ricerche).

In tale ambito di ricerca, strettamente connessa con i compiti di istituto, per l'anno 1988 è prevista l'effettuazione di particolari approfondimenti delle tematiche attinenti l'introduzione dei treni ad alta velocità, lo studio dell'inquinamento biologico presente sui treni viaggiatori, le possibilità di informatizzazione del settore, la programmazione dell'attività di formazione e di educazione sanitaria.

Per quanto attiene le risorse finanziarie, l'Ente ferrovia dello stato comunica che non sono previsti stanziamenti specifici non trattandosi, infatti, di studi e di ricerche avulsi dal complesso della operatività globale, ma concernendo gli stessi la parte meno corrente e più qualificata delle attività generali.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ

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

Sergio Picciafuoco è imputato avanti alla II Corte di assise di Bologna, nel processo che ha per oggetto la strage av-

venuta il 2 agosto 1980 alla stazione di Bologna;

nel corso del dibattimento sono già emerse alcune stranezze, al riguardo di circostanze concernenti pretesi elementi di accusa a carico del Picciafuoco, tanto da giustificare il sospetto di oscure intromissioni nel costruire fittizi elementi di accusa e nel far scomparire reali elementi di difesa;

il Picciafuoco, fra le cose riferite nel suo interrogatorio, da lui addotte a sua discolpa, ha anche detto di essersi fatto rimborsare, presso l'opportuno ufficio della stazione di Modena, il biglietto che aveva acquistato il 2 agosto 1980 e non utilizzato;

il suo difensore Avv. Marcantonio Bezicheri formulava immediata richiesta alla Corte, affinché venisse prontamente espletato un accertamento su questo punto, onde appurare un eventuale riscontro alla affermazione del Picciafuoco;

la Corte rispondeva in conformità, ma la questura di Bologna, con rapporto 25 maggio 1987 comunicava che non era stato possibile rintracciare il registro del rimborso biglietti della stazione di Modena, relativo al periodo 2 agosto 1980-12 agosto 1980 e che le cause del mancato rintraccio erano da attribuirsi a probabile smarrimento, perché il carteggio aveva subito vari trasferimenti per lavori di ristrutturazione degli Uffici ferroviari;

essendo assai strano che soltanto e proprio del registro relativo al 2 agosto 1980-12 agosto 1980 si fosse persa ogni traccia l'Avv. Bezicheri ha chiesto in data 28 gennaio 1988 alla Direzione della stazione di Modena se ciò effettivamente rispondesse a verità e come potesse essersi verificato e perché lo smarrimento riguardasse proprio e soltanto il periodo che interessava la Corte di assise di Bologna e che formava oggetto di una ricerca a difesa del Picciafuoco —

se non ritenga di disporre urgentemente una inchiesta anche per accertare e chiarire da quale luogo a quale altro

luogo si siano verificati i trasferimenti ed in quale periodo e chi dovesse sovrintendere alla custodia dei registri e degli altri carteggi di archivio e come mai altri registri e carteggi di archivio non siano andati smarriti;

se non ritenga di accertare, per quanto di competenza, se anziché uno smarrimento casuale si sia verificato l'occultamento di una prova interessante un processo penale e — guarda caso! — una volta tanto avente funzione di prova a difesa e non di prova d'accusa. (4-04206)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che gli accertamenti, disposti dalla questura di Bologna per rintracciare il fascicolo dei rimborsi biglietti della stazione di Modena, relativo al periodo 2 agosto 1980-12 agosto 1980, vennero svolti dalla POLFER (polizia ferroviaria) di Modena presso la locale biglietteria nel mese di aprile 1987.*

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che per quanto riguarda la conservazione dei moduli Ci 304 (bollettario di ricevute per somme pagate o riscosse) la nomenclatura e massimario di scarto dei moduli della serie C) approvato dal Ministero degli interni — Direzione generale degli archivi di Stato — con lettera (15) dell'8 settembre 1970 n. 3.7228/8900.19 così prescrive:

La matrice del bollettario deve essere conservata cinque anni decorrenti dal 1° giorno del mese che segue quello di emissione. Quindi la stazione di Modena, osserva l'Ente ferrovie dello Stato, era tenuta a conservare il fascicolo di cui sopra fino al 31 agosto 1985.

Ne consegue che il mancato ritrovamento del fascicolo in questione è da ritenersi un fatto normale e nessuna responsabilità è, pertanto, a carico dell'Ente ferrovie dello Stato.

Aggiunge, per altro, l'Ente ferrovie dello Stato, che a seguito degli accertamenti esperiti in data 2 marzo 1988 presso la stazione di Modena, sono stati rintracciati in archivio alcuni fascicoli modelli 304 relativi a rimborsi effettuati nel 1980. La presenza di tali fascicoli deve per altro, attri-

buirsi a circostanze del tutto fortuite e casuali, collegate a due trasferimenti dell'archivio della biglietteria di Modena, effettuati nel 1984 per lavori di ristrutturazione riguardanti locali e uffici posti nell'ambito di detta stazione.

È da ritenere, pertanto, che il materiale rinvenuto sia inavvertitamente finito, durante le manipolazioni, tra il materiale d'archivio ancora da conservare.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ

BERSELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che la signora Dora Calcagnini, nata a Lucca il 10 maggio 1922 e residente a Bologna in via Massarenti 206, ex dipendente della regione Emilia-Romagna ed in pensione dal 31 maggio 1983, a tutt'oggi non ha conseguito la pensione diretta ordinaria definitiva e deve ancora riscuotere una parte della liquidazione; la relativa pratica recante il n. 7549295 di posizione e n. 6909943 di iscrizione è pendente presso il Ministero del tesoro — Direzione generale degli istituti di previdenza — Cassa per pensionati dipendenti enti locali — Div. 14 —:

quale sia lo stato della suddetta pratica e quando si preveda che la signora Calcagnini Dora possa conseguire la pensione ordinaria definitiva e possa finalmente riscuotere l'intera liquidazione.

(4-05852)

RISPOSTA. — *Con decreto 30 aprile 1987, n. 250176, è stata conferita alla signora Dora Calcagnini la pensione diretta ordinaria di annue lire 5.679.000, a decorrere dal 1° giugno 1983, oltre l'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 della legge 22 novembre 1962, n. 1646.*

Nel predetto decreto è stata, altresì, inserita riserva di riquilidazione per valutazione di altri servizi; questa Amministrazione potrà sciogliere detta riserva appena sarà pervenuta da parte del Ministero dei lavori pubblici, la documentazione necessaria.

Infine, si fa presente che l'erogazione della liquidazione, non ancora percepita per intero dalla signora Calcagnini, rientra nella competenza dell'INADEL (Istituto nazionale assistenza dipendenti enti locali).

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

BOATO, DONATI E CERUTI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

in Italia manca un comitato tecnico per la sicurezza del volo che esegua inchieste in caso di incidenti aerei e li prevenga, ed è opportuna la costituzione di un tale ente, anche per risolvere urgentemente una grave situazione di rischio che si verifica all'aeroporto Marco Polo di Tessera (Venezia);

a Venezia il cono d'atterraggio degli aerei in arrivo all'aeroporto passa proprio al di sopra di Marghera, dei suoi impianti produttivi e dei depositi di sostanze altamente tossiche e infiammabili (cloro, fosgene, ammoniaca, benzine, olii minerali sono stoccati in quantità ingentissime). Inoltre sopra la stessa area transitano gli aerei in circuito di attesa prima di atterrare, per cui in caso di incidente i danni non sarebbero limitati ai passeggeri ma diverrebbero disastrosi per i lavoratori di Marghera, i cittadini dell'area densamente abitata e per Venezia, città unica al mondo che dovrebbe essere protetta da questo rischio;

sono sempre più frequenti i casi di incidenti aerei nazionali e internazionali e sono caratterizzati dal fatto di verificarsi, in grande maggioranza, nelle vicinanze dell'aeroporto, come risulta dalla tabella seguente, che riguarda 79 casi analizzati dalla *National Safety Board Transportation* americana:

Aeromobile fermo o in rullaggio sulla pista	5 per cento
Decollo	24 per cento
Cabrata	6 per cento
In crociera	12 per cento

Discesa	4 per cento
Avvicinamento	25 per cento
Atterraggio	24 per cento
Totale	100 per cento

Tali dati corrispondono globalmente a quelli del servizio tecnico francese della navigazione aerea, secondo il quale il 75 per cento degli incidenti ha luogo entro un raggio di 3 chilometri dalle piste;

la protezione civile fissa per i sorvoli di Marghera la quota di sicurezza di 3.000 piedi (circa 900 metri), mentre in fase di atterraggio in realtà la quota dei velivoli si aggira sui 300 metri proprio sopra i succitati impianti ad alto rischio;

il fatto che un incidente possa accadere a Marghera non è così aleatorio; è già successo che un velivolo da turismo sia precipitato nel 1974 nell'area TDI Montedison a 100 metri dai serbatoi di fosgene, il gas che ha già causato la strage di Bophal;

più volte e da tutte le componenti sociali (confindustria, ecologisti, sindacati) è stata chiesta alle autorità che gestiscono l'aeroporto la risoluzione di questo problema e nulla si è ancora mosso —:

se intendono intervenire con urgenza dando precise direttive per prevenire una strage in caso di disastro aereo e in particolare se intendono disporre che l'atterraggio avvenga semplicemente nell'altra direzione della pista (nord-est sud-ovest), cosa dichiarata fattibilissima anche da molti tecnici di volo. Ciò non implicherebbe nessuna spesa sostanziale e si sorvolerebbe una zona quasi deserta della laguna e della sua gronda;

i circuiti di attesa dei velivoli non sorvolino Marghera e Venezia ma la stessa area sopraccitata a est dell'aeroporto. (4-02889)

RISPOSTA. — *L'Azienda autonoma di assistenza al volo ha fatto presente che la direzione di atterraggio viene fissata principalmente in funzione della provenienza del vento e della sua intensità.*

Poiché a Venezia la provenienza del vento è est-nord-est, l'impianto ILS (unico impianto ivi esistente per l'avvicinamento e l'atterraggio strumentale) è stato predisposto dall'aeronautica militare, che all'epoca gestiva il servizio, per servire la pista 04, con conseguente necessità di prevedere il sentiero di avvicinamento a sud-ovest della pista stessa e quindi il sorvolo della zona di Marghera.

Per altro l'azienda di assistenza al volo ritiene che, pur se si invertisse la direzione di atterraggio, rimarrebbe il problema dell'eventuale mancato avvicinamento-riattaccata (fase critica del volo) che porterebbe comunque l'aereo a sorvolare l'insediamento di Marghera; si verificherebbero tra l'altro problemi di sicurezza dovuti all'inevitabile interferenza con le partenze che, per evitare Marghera, dovrebbero continuare ad utilizzare la pista 04, cioè in direzione opposta a quella degli arrivi per pista 22.

Si fa infine presente che nel corso delle precedenti legislature sono stati presentati disegni di legge per la creazione di un comitato per la sicurezza del volo, i quali non hanno ottenuto l'approvazione parlamentare a causa dell'anticipato scioglimento delle Camere.

Attualmente la materia, oggetto di alcuni disegni di legge di iniziativa parlamentare, è nuovamente allo studio di questa Amministrazione, nel quadro di uno schema di provvedimento concernente interventi urgenti per la riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

BONIVER. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — in relazione all'attuazione del decreto ministeriale n. 73 del 15 aprile 1987, in particolare l'articolo 2 che stabilisce la soppressione dal prossimo 29 maggio di linee ferroviarie dell'Alta Val Tanaro —:

se risponde a verità che nel piano di riassetto della rete ferroviaria nazionale e della organizzazione strutturale delle Ferrovie dello Stato, la provincia di Cuneo è la più colpita dal piano di soppressione

delle linee secondarie ed è esclusa da qualunque progetto di ammodernamento e potenziamento;

se la decisione di soppressione dei cosiddetti rami secchi sia stata presa in base a calcoli economici — sui quali tra l'altro sono state riscontrate notevoli discordanze e tra i dati raccolti dalle FF.SS. e quelli delle aziende industriali e commerciali locali — senza valutare pienamente le conseguenze economico-sociali di tali soppressioni;

come intende intervenire il ministro dei trasporti in questa situazione, tenendo soprattutto presente che amministrazioni locali hanno da tempo deliberato di attuare a proprie spese le opere, quali sottopassaggi e cavalcavia, che renderebbero più economico l'esercizio delle linee ferroviarie in questione. (4-04628)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente ferrovie dello Stato.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato (i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale) quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, il ministro dei trasporti ha costituito, con decreto ministeriale del 4 luglio 1985, una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'Ente ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estensione di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estensione di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estensione di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per quanto riguarda le linee interessanti l'area del cuneese, si precisa che sono state inserite nella rete commerciale la linea Torino-Fossano-Mondovi-Ceva-Savona e nella rete integrativa le linee Fossano-Cuneo e Mondovi-Cuneo, attraverso le quali vengono adeguatamente garantiti i collegamenti con la rete nazionale, mentre sono state incluse nella rete di interesse locale le linee Cuneo-Saluzzo-Airasca e Saluzzo-Savigliano, caratterizzate da esigui volumi di traffico e da elevati disavanzi di gestione.

Per alcune linee di interesse locale, con volumi di traffico più esigui e maggiori disavanzi di gestione, tra le quali è compreso il tratto Saluzzo-Airasca, già è stata disposta la sostituzione, a partire dal 1° gennaio 1986, dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

A cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio il ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto l'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia sulle linee locali, attuando, per altro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Per le linee per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, è prevista l'istituzione, a partire dal 30 giugno 1988, di autoservizi sostitutivi viaggiatori.

Al riguardo l'Ente ferrovie dello Stato già sta svolgendo verifiche per quanto attiene le iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione, automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione); ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la sussistenza delle concrete condizioni che consentano o meno il mantenimento dei servizi su rotaia occorre verificare, con il concorso delle regioni e degli enti locali, la possibilità di realizzare integrazioni con gli altri servizi di pubblico trasporto che consentano una riduzione dei costi di esercizio ed una maggiore utilizzazione del mezzo su rotaia.

In relazione al problema prospettato nell'interrogazione giova ricordare che il testo della legge finanziaria 1988 prevede, all'articolo 13, quanto segue:

l'adozione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 387, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare,

oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione e dell'attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ

BUFFONI E MAZZA. — Al Ministro per il coordinamento della protezione civile. — Per sapere in base a quali valutazioni di fatto il comune di Consiglio di Rumo, già compreso tra quelli individuati nella lettera a) dell'articolo 1 del testo del decreto-legge 19 settembre 1987 n. 384, sia stato depennato ed inserito nel successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 30 dicembre 1987 soltanto nella lettera b); ciò ha determinato l'esclusione dei benefici per i giovani militari di leva del suddetto comune, la qual cosa costituisce un fatto ingiusto ed immotivato. Infatti il comune di Consiglio di Rumo è situato tra il comune di Dongo e di Gravedona entrambi ricompresi nella lettera a) dell'articolo 1; questo solo fatto dimostra la incongruenza dell'esclusione che diventa assurda ed incomprendibile se si considera che il comune di Consiglio di Rumo è situato nell'unica piana sul lago di Como che venne completamente allagata in occasione della calamità naturale che ha investito la Valtellina, con gravi danni soprattutto per numerosi centri turistici di campeggio ivi installati; non si comprende come possano rientrare nell'ipotesi più favorevoli il comune prima e quello dopo e non quello posto in mezzo ai due.

Si chiede pertanto se il ministro della protezione civile non ritenga doveroso intervenire con urgenza perché il comune di Consiglio di Rumo venga reinserito nell'elenco di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio 30 dicembre

1987 in modo che i giovani di leva di fatto di detto comune possano usufruire dei benefici previsti dall'articolo 5-ter del decreto-legge 19 settembre 1987 n. 384.
(4-04426)

RISPOSTA. — A seguito delle eccezionali avversità atmosferiche del luglio 1987 venne emanato un primo decreto-legge 20 luglio 1987, n. 293, con cui venivano disposti gli interventi di prima emergenza.

In ottemperanza a tale decreto-legge, poi decaduto per mancata conversione nei termini di legge, vennero emanati i decreti dal Presidente del Consiglio dei ministri 22-27 luglio 1987 di individuazione dei comuni colpiti dalle avversità atmosferiche.

Tali decreti, nei quali in effetti compariva il comune di Consiglio di Rumo (Como) (nella fattispecie nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 luglio 1987) non classificavano in maniera differenziata i comuni colpiti dalle avversità atmosferiche in argomento.

La mancata conversione in legge del sopra citato decreto-legge 20 luglio 1987, n. 293 rese necessaria la presentazione di un nuovo decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, poi convertito con modificazioni nella legge 19 novembre 1987, n. 470.

Si ripropose, pertanto, l'esigenza di un nuovo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri individuativo dei comuni colpiti.

A tal uopo intervenne il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 ottobre 1987: anche in tale decreto, comunque, non venne operata alcuna distinzione fra i comuni interessati agli eventi in argomento.

A seguito di ulteriori approfonditi accertamenti, condotti in loco con l'ausilio degli enti territoriali competenti, si ritenne opportuno emanare il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1987 a rettifica ed integrazione del precedente.

Con tale decreto i comuni vennero distinti, in base all'entità dei danni subiti, fra quelli beneficiari di tutte le provvidenze previste dal decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384 e quelli che, invece, beneficiano delle sole disposizioni previste dagli articoli

2, 4, 5, 5-bis, 7 e 11 del sopra citato decreto-legge n. 384 del 1987.

Il comune di Consiglio di Rumo, insieme ad altri venne inserito proprio fra questi ultimi comuni destinatari di parte delle provvidenze previste.

A tal fine è d'uopo sottolineare che il comune di Consiglio di Rumo pur potendo essere compreso fra i comuni rivieraschi, ha solo una parte limitatissima di territorio prospiciente al lago di Como.

L'elevazione del livello delle acque del lago, determinatosi a seguito delle note avversità atmosferiche, pur determinando notevoli danni alle numerose strutture turistiche della zona, causava limitati danni a sole due strutture ubicate nel comune in argomento (una turistico-ricettiva-campeggio per circa lire 1 milione e 500 mila, ed una comunale — il chiosco Lido — per circa 17 miliardi).

In virtù di tali limitatissimi danni non si è ritenuto nemmeno in seguito, e precisamente con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 marzo 1988 concernente la definitiva individuazione dei comuni colpiti dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio-agosto e settembre 1987, dover comprendere il comune di Consiglio di Rumo fra quelli di cui alla lettera a) del più volte citato decreto-legge n. 384 del 1987.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

CAMBER. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che

in questi giorni gli italiani ancora residenti in Istria hanno lanciato un pubblico appello per richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sulle gravissime, sistematiche, prevaricazioni cui è sottoposta — da parte delle autorità jugoslave — la minoranza italiana in Istria;

gran parte della stampa nazionale italiana ha riportato il citato appello con notevole evidenza;

il Governo jugoslavo ha assunto precisi impegni — in sedi e tempi diversi — per tutelare efficacemente la minoranza italiana in Istria: evidentemente, ha disatteso tali impegni;

lo Stato italiano tutela, invece, la minoranza slovena in Italia con grande dovizia di mezzi economici (molte decine di miliardi annualmente stanziati e spesi) e legislativi (centinaia di provvedimenti normativi che, specificamente, tutelano la minoranza slovena in Italia) —:

se e quali iniziative il Governo italiano intenda assumere, recependo l'appello della minoranza italiana in Istria, affinché le autorità jugoslave osservino gli impegni assunti e tutelino, efficacemente, la minoranza italiana in Istria.

(4-03962)

RISPOSTA. — Si è potuto notare negli ultimi anni da parte del gruppo etnico italiano in Jugoslavia un significativo risveglio di autocoscienza e un consenguento maggior interesse verso più stretti legami con la nazione d'origine.

Il Governo italiano, ha seguito con grande attenzione lo sviluppo di tali manifestazioni, culminate nel noto appello, firmato da più di mille persone, rivolto alle istituzioni ed all'opinione pubblica jugoslava, in cui si evidenzia il disagio della minoranza e si richiedono opportuni provvedimenti. All'appello è seguita poi un'importante manifestazione pubblica a Capodistria.

Al fine di manifestare l'interesse italiano per le medesime problematiche, si è provveduto ad includere, nella legge finanziaria per il 1988, 30 miliardi di lire, distribuiti nell'arco di un triennio, destinati congiuntamente allo sviluppo del gruppo etnico italiano in Jugoslavia e di quello sloveno in Italia.

Precedentemente sono state fornite da parte italiana altre provvidenze alla minoranza in Jugoslavia tramite l'università popolare di Trieste ed inoltre con n contributo finanziario della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia.

A livello governativo e dell'amministrazione centrale non si è poi mancato di intrattenere molteplici contatti con i rappresentanti dell'UIIF (Unione degli italiani dell'Istria e di Fiume) e di presenziare alle loro più significative manifestazioni. Contemporaneamente, per rispondere alle varie richieste politiche e finanziarie delle UIIF, nel modo più conforme agli auspici dell'unione, è al momento in fase di valutazione al Ministero degli affari esteri un adeguato programma d'intervento.

Anche per quanto concerne le relazioni diplomatiche con la Jugoslavia, si è costantemente operato da parte italiana in favore di una maggiore comprensione da parte di quel Governo per le esigenze politico-economiche nel nostro gruppo etnico.

In questo spirito, il Governo italiano ha da tempo avanzato la richiesta di una maggiore rispondenza tra le misure di tutela previste dalle varie leggi jugoslave e il trattamento, in concreto, della minoranza italiana che, soprattutto in Croazia, appare poco soddisfacente.

In occasione della recente visita a Roma del presidente del consiglio esecutivo jugoslavo Mikulic, ampia parte delle conversazioni è stata dedicata ai problemi della minoranza italiana in Jugoslavia. Il ministro Andreotti ha anche consegnato al suo collega Loncar un dettagliato promemoria in appoggio alle richieste del gruppo etnico italiano dell'Istria e di Fiume, esortando il governo iugoslavo a promuovere una più generalizzata ed uniforme tutela di tale gruppo etnico, particolarmente carente in Croazia, nel rispetto della normativa costituzionale e legislativa federale e repubblicana.

Da parte italiana si è, in particolare, insistito sul fatto che, nel momento in cui l'Italia compie un rilevante sforzo finanziario a sostegno della Jugoslavia, una positiva soluzione dei problemi politici, culturali ed economico-finanziari del gruppo etnico italiano in Istria ed a Fiume assume un particolare rilievo politico.

Dopo aver espresso apprezzamento per l'incontro che il presidente Mikulic aveva avuto a Belgrado, nei giorni precedenti, con i rappresentanti dell'UIIF, è stata anche

menzionata l'intenzione italiana di includere fra i progetti di cooperazione, che verranno definiti in base al memorandum d'intesa, firmato nel corso della visita, talune iniziative di interesse economico e culturale della comunità italiana in Jugoslavia.

Si è poi accennato alle concrete richieste di tale comunità in merito alla salvaguardia ed allo sviluppo dell'insegnamento della lingua italiana, al necessario supporto, anche finanziario, per le istituzioni del gruppo etnico, all'opportunità di consentire la sollecita installazione di un ripetitore per permettere la ricezione delle trasmissioni di Telecapodistria nell'Istria orientale e nel Fiumano, nonché a talune specifiche richieste circa la piena applicazione del bilinguismo e l'istituzione di scuole e di comunità degli italiani in alcune località croate. Al riguardo, da parte italiana è stato sottolineato che non si chiede alcun particolare privilegio per il gruppo etnico italiano, ma solo la piena applicazione delle disposizioni costituzionali e legislative jugoslave, e croate in particolare, in favore di tutti i gruppi etnici.

Le suddette richieste sono state inquadrare nella visione che il Governo italiano attribuisce al ruolo fondamentale che le rispettive minoranze devono svolgere nel quadro degli amichevoli rapporti fra i due paesi, in quanto consentono di accrescere i contatti e la cooperazione tra i due popoli, e le zone di confine, purché beneficino di un trattamento di fatto che garantisca ad entrambe la stessa possibilità di mantenimento della loro identità.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: MANZOLINI.

CANNELONGA E GALANTE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

l'Ente ferrovie dello Stato ha operato pesanti tagli — nell'ordine del 51 per cento — delle commesse di riparazione e manutenzione di carri ferroviari affidate all'industria privata, provocando gravi disagi alle aziende con forti ripercussioni sui livelli occupazionali. Per alcune

aziende — come ad esempio la ditta Nardelli di Foggia — se ne mette in discussione la loro stessa esistenza in quanto l'attività fondamentale, da decenni e con grande professionalità è riferita a riparazione di detti carri;

d'altro canto risulta che l'Ente ferrovie dello Stato sta affidando ad una ditta della provincia di Avellino (Isochimica) lavori di riparazione di carrozze ferroviarie, operando così in contrasto con le decisioni di riduzioni di commesse e realizzando incomprensibili discriminazioni, verso ditte specializzate —:

quali iniziative intende intraprendere il ministro. (4-04877)

RISPOSTA. — in seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988 che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinati all'ente ferrovie dello Stato ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 212 del 1985, l'Ente ferrovie dello Stato rende noto di aver dovuto apportare una riduzione di oltre il 40 per cento agli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente riduzione degli affidamenti. Da tale strategia è stata interessata anche l'attività della ditta Nardelli di Foggia, alla quale l'Ente ferrovie dello Stato ha dovuto applicare la riduzione del 50 per cento sulle attuali commesse di lavori, analogamente a tutte le altre ditte che partecipano ai contratti generali di riparazione siglati V. 22.

Per quanto riguarda la ditta Isochimica di Avellino, l'Ente ferrovie dello Stato precisa che con la stessa non è in corso alcun affidamento per la riparazione di carrozze ferroviarie; il solo affidamento in corso con la suddetta ditta concerne l'esecuzione delle operazioni di asportazione della coibentazione con amianto delle casse dei ratabili ferroviari da riparare, operazioni che richiedono particolari attrezzature.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CAPANNA. — Al Ministro dell'agricoltura e foreste. — Per sapere — premesso che

in Umbria l'Ente autonomo per la bonifica, l'irrigazione e la valorizzazione fondiaria (Arezzo) sta eseguendo lavori di cosiddetta bonifica fondiaria che costano alle casse dello Stato decine di miliardi (finanziamenti del Ministero dell'agricoltura);

tali lavori si sono dimostrati dannosi per l'ambiente perché hanno portato cementificazione di argini di fiumi e di fossi, all'abbattimento di migliaia di piante secolari, ecc;

tali lavori si sono dimostrati completamente inutili perché, oltretutto, eseguiti senza il minimo studio delle caratteristiche e delle esigenze agronomiche dei luoghi;

i menzionati finanziamenti si riferiscono a progetti di oltre venti anni fa;

questi lavori hanno provocato vivaci, proteste dei cittadini e delle associazioni ambientaliste;

l'Ente in questione rientrava a suo tempo nell'elenco degli enti inutili e che le competenze in materia sono attualmente delle regioni;

risulta all'interrogante che nonostante quanto sopra detto, vengono chiesti addirittura nuovi finanziamenti ed il potenziamento burocratico dell'ente stesso —:

quali provvedimenti intende adottare per verificare la valenza agronomica e tecnica dei lavori in questione e se pertanto non ritiene necessario sospendere in tale periodo ogni finanziamento. (4-04436)

RISPOSTA. — L'Ente autonomo per la bonifica e la valorizzazione fondiaria nelle province di Arezzo, Perugia, Siena e Terni sta realizzando, in Umbria, un programma di bonifica idraulica interessante una trentina di corsi d'acqua affluenti del Tevere in destra idrografica, variamente dislocati nel-

l'ambito di una superficie estesa di circa 15 mila ettari nei comuni di Citerna, Città di Castello, Umbertide, Magione, Corciano, Perugia, Torgiano, Deruta, Marsciano, Monte Castello Vibio, Fratta Todina, Todi, in provincia di Perugia.

Il finanziamento assegnato da questa Amministrazione all'ente con decreto 25 maggio 1985, n. 8375, è inserito nel programma FIO (fondo investimenti occupazione) relativo all'anno 1984.

Le opere programmate, classificate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili, consistono prevalentemente nel ricondurre sezioni di deflusso eccessivamente ristrette a dimensioni idonee per consentire il normale smaltimento delle piene e per ovviare alle sempre più frequenti esodazioni, apportatrici di allagamenti su centinaia di ettari di fertili campagne e di gravi danni per le infrastrutture e per gli insediamenti civili e industriali.

Si evidenzia che le strutture di cemento, di modesta entità rispetto al complesso delle opere programmate, riguardano quasi essenzialmente opere trasversali nelle tratte montane dei corsi d'acqua per consolidare pendici in frana, laminare le punte di piena e trattenere il trasporto solido, nonché ponti e passerelle pedonali per i necessari raccordi della viabilità locale.

Si fa presente, altresì, che sulla validità degli interventi si sono pronunciati favorevolmente, ai vari livelli di istruttoria preventiva, genio civile, ispettorato superiore per il Tevere, comitato tecnico per la bonifica integrale, provveditorato alle opere pubbliche, Consiglio superiore dei lavori pubblici, — massimo organo consultivo tecnico nazionale — ed infine il nucleo di valutazione del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Le modalità esecutive e le caratteristiche delle varie opere sono state sottoposte anche alla valutazione della regione e degli enti locali competenti per territorio, in osservanza delle vigenti disposizioni di legge.

Prima dell'inizio dei lavori sono state, infatti, ottenute le autorizzazioni ai fini idraulici, i nulla osta sulle norme antisismiche, i permessi per il vincolo idrogeologico e per l'eventuale taglio di piante pro-

tette, nonché le licenze edilizie da parte di regione, provincia, comunità montana e comuni interessati, secondo le rispettive competenze.

L'eliminazione della vegetazione lungo i corsi d'acqua riguarda quasi esclusivamente specie arbustive, salvo qualche sporadica pianta d'alto fusto di scarso pregio.

È stato anche ottenuto, ai sensi della normativa vigente, il benessere del Ministero dell'ambiente e, pertanto, ne consegue che le opere di bonifica vengono realizzate nel pieno rispetto dell'equilibrio ecologico e degli aspetti paesaggistici delle zone interessate.

Si sottolinea, infine, che le funzioni del suddetto ente sono state definite dal decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1979, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 18 giugno 1979, n. 165.

Tali funzioni risultano rideterminate in applicazione dell'articolo 113 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 e nell'ambito delle competenze statali di cui agli articoli 88-89 e 91 del medesimo provvedimento.

Il Ministro dell'agricoltura e foreste: MANNINO.

CARIA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso

che il provvedimento di cambio dell'orario nei collegamenti ferroviari Napoli-Roma è stato oggetto di ricorso di fronte al tribunale amministrativo del Lazio per il caos che si è creato a causa di ritardi, partenze soppresse e vagoni sovraffollati;

che tutto ciò causa notevoli disagi ai pendolari costretti a viaggiare in modo indegno —:

quali iniziative intende adottare nei confronti dell'ente autonomo delle ferrovie dello Stato per sanare tale situazione, affinché si verifichi l'annullamento e la revoca dell'orario estivo e si faccia sì che ciò non si ripeta alla fine dell'estate con l'adozione dell'orario invernale e si renda così più agibile il percorso dei passeggeri.

(4-00628)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, sta anche attuando ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni, che nel settore viaggiatori, tenuto conto della specificità delle diverse categorie di utenti, tende a realizzare un'offerta differenziata e maggiormente aderente alle suddette esigenze.*

Tale offerta prevede:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermata anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati per consentire la loro agevole fruibilità anche agli stessi centri medi;

treni locali a servizio delle località minori.

Coerentemente con tale indirizzo, l'Ente ferrovie dello Stato a partire dal 31 maggio 1987, ha introdotto una serie di razionalizzazioni di orario che hanno investito anche i collegamenti della linea Napoli-Roma, sulla quale, al fine di conseguire una più spiccata specializzazione dell'offerta ed una sua distribuzione tra i diversi treni che ne migliorasse l'utilizzazione, è stata operata una limitata riduzione del numero dei treni rapidi e l'attribuzione della sola prima classe ad alcuni di essi.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che pur derivando da tale provvedimento limitate conseguenze nei confronti dell'utenza (che complessivamente ha usufruito di un miglioramento dell'offerta), a seguito di richieste pervenute, con l'orario invernale 1987-88, (in vigore sino al 28 maggio 1988) ha istituito due nuove coppie di treni rapidi (34502 e 34504 tra Napoli e Roma e 34371 e 34373 tra Roma e Napoli).

Per migliorare ulteriormente i collegamenti tra le due città, con l'attivazione del

l'orario estivo 1988 l'Ente ferrovie dello Stato ha previsto l'istituzione dei seguenti nuovi treni:

intercity 524/523 tra Napoli e Milano e viceversa (partenza da Napoli alle ore 7,00, da Roma Tiburtina alle ore 9,02 ed arrivo a Milano alle ore 14,10; partenza da Milano alle ore 7,55, da Roma Tiburtina alle ore 13,12 ed arrivo a Napoli alle ore 15,05);

espressi 758/759 tra Napoli e Venezia/Udine (partenza da Napoli alle ore 20,52, da Roma Tiburtina alle ore 23,00, ed arrivo a Udine alle ore 8,15; partenza da Udine alle ore 22,10, da Roma Tiburtina alle ore 6,27 ed arrivo a Napoli alle ore 8,35.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CASINI PIER FERDINANDO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere —*

quali provvedimenti intenda adottare al fine di impedire la costruzione di una discarica per rifiuti nei pressi della pista di atterraggio e decollo dell'aeroporto di Bologna.

Tale discarica, a parere degli esperti del volo aereo, creerebbe gravissimi rischi per la sicurezza, causa il possibile impatto con i gabbiani attirati dalla discarica stessa e le interferenze sulle apparecchiature elettriche di controllo che diventerebbero praticamente inaffidabili. Tale situazione poi costituirebbe comunque una grave penalizzazione del traffico aereo da e per Bologna sia in riferimento a quello interno che a quello internazionale. (4-05320)

RISPOSTA. — *La Direzione generale dell'aviazione civile ha richiesto l'intervento dell'avvocatura distrettuale di Stato di Bologna al fine di esperire ogni azione atta ad impedire la realizzazione del progetto citato nell'interrogazione. Nel caso se ne prospetti la necessità si adirà il tribunale amministrativo regionale per l'annullamento degli atti del consiglio provinciale e della giunta comunale di Bologna per la parte che attiene alla scelta del luogo destinato alla*

discarica, in quanto, come giustamente affermato nell'interrogazione, la suddetta localizzazione è inidonea ai fini della sicurezza operativa dell'aeroporto bolognese.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CASINI PIER FERDINANDO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione, dell'interno, della sanità e per gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che

l'attività scolastica negli istituti superiori bolognesi subisce da anni alterazioni e ritardi nello svolgimento dei programmi a causa della drammatica situazione in cui versano le strutture igienico-edilizie di molti plessi;

l'autorità scolastica locale, gli operatori del settore, gli organi di stampa, numerose forze politiche hanno da tempo richiesto un intervento degli enti locali, comune e provincia, cui per legge spetta il compito di salvaguardare l'integrità degli edifici e che da una indagine compiuta dagli uffici preposti dall'U.SS.LL. risulta che il 90 per cento delle scuole superiori del capoluogo emiliano non possiedono i requisiti a norma di legge necessari per concedere il nulla osta onde permettere l'attività;

così pure un controllo attento compiuto dagli apparati tecnici dei vigili del fuoco negherebbe l'agibilità a moltissime scuole bolognesi che si caratterizzano per aule fatiscenti, strutture igieniche in alcuni casi al limite della decenza, assenza di uscite di sicurezza adeguate, carenza di laboratori, palestre ed attrezzature didattiche;

a questo si deve aggiungere la latitanza di un serio e complessivo piano di riutilizzo dei plessi scolastici liberatisi a causa del calo demografico in numerose scuole elementari e medie inferiori, assenza che costringe i presidi a ricorrere all'utilizzo dei doppi turni con evidenti difficoltà gestionali e didattiche;

solo in questi ultimi mesi alcuni dei più prestigiosi istituti cittadini, Pacinotti,

Rubbiani, Fioravanti, Fermi e Sabin sono saliti alla ribalta delle cronache a causa di problemi derivanti dalle inadempienze degli enti locali —

se il Governo intende intervenire al fine di richiamare gli enti locali ai propri compiti istituzionali e se non ritenga opportuno sollecitare gli appositi uffici — tecnici delle U.SS.LL. e dei vigili del fuoco a compiere annualmente una accurata ispezione dei plessi scolastici, rendendone poi di dominio pubblico le risultanze. Tutto ciò al fine di garantire alle famiglie interessate una legittima e preventiva informazione che sino ad oggi è stata carente. (4-05649)

RISPOSTA. — *A proposito delle carenze logistiche ed igienico-sanitarie, in cui versano molti istituti d'istruzione secondaria superiore di Bologna, si ritiene opportuno premettere che il provveditore agli studi di quella sede è ripetutamente intervenuto presso i competenti enti locali per suggerire e sollecitare un adeguato riassetto dell'intero settore.*

Tale riassetto potrebbe essere, invero, agevolmente conseguito attraverso una più razionale utilizzazione delle strutture destinate alle scuole dell'obbligo le quali, a causa del calo demografico registratosi negli ultimi tempi, hanno subito, sia nel capoluogo che nella provincia, un notevole decremento di iscritti; in particolare nel comune di Bologna le 454 classi di scuola media e le 626 classi di scuola elementare, in atto funzionanti, dispongono rispettivamente di 785 e di 625 aule e laboratori, mentre il numero degli alunni costretti ai doppi turni, negli istituti secondari superiori, è aumentato ultimamente di circa 600 unità.

Tale stato di cose e le disfunzioni che ne derivano per l'utenza scolastica sono stati di recente rappresentati anche al prefetto di Bologna, oltre che ai rappresentanti delle amministrazioni locali interessate, nel corso di un incontro promosso dallo stesso provveditore agli studi e che, a tutt'oggi, non risulta purtroppo aver sortito effetti positivi.

Quanto sopra premesso, e tenuto conto che la concreta adozione delle misure necessarie a rimuovere gli inconvenienti lamentati rientra nelle specifiche attribuzioni della provincia e del comune interessati, si assicura che questo Ministero continuerà ad intervenire presso i predetti enti, affinché anche agli studenti delle scuole secondarie di secondo grado siano assicurate le condizioni per una regolare e non disagiata frequenza delle lezioni.

Il Ministro della pubblica istruzione: GALLONI.

CASTAGNETTI GUGLIELMO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso-

che il 13 maggio 1987 è scaduta la concessione della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo alla società SNFT;

che all'approssimarsi di quella data, organizzazioni sindacali e politiche e amministrazioni locali avevano sollecitato la revoca della concessione e il passaggio di tutte le competenze in materia al controllo pubblico e segnatamente alla regione Lombardia;-

che nonostante le suddette prese di posizione pubbliche né la regione Lombardia né la provincia di Brescia né il Ministero dei trasporti provvedevano ad assolvere ai necessari adempimenti per garantire la continuità del servizio;

che in presenza di questa carenza di iniziative degli enti pubblici preposti la SNFT in data 20 ottobre 1986 inoltrava domanda motivata di proroga della concessione fino al 13 maggio 1997 -;

quali iniziative intende assumere a 5 mesi oramai dalla scadenza della concessione onde garantire continuità e possibilmente maggiore funzionalità al servizio e soprattutto certezza circa gli assetti aziendali la proprietà e la strutturazione degli uffici. (4-01656)

RISPOSTA. — A seguito dell'istanza presentata in data 20 dicembre 1986 dalla

società nazionale di ferrovie e tramvie con la quale detta società chiedeva la proroga, per un periodo di dieci anni, della concessione della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato, in scadenza il 13 maggio 1987, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nella necessità di garantire la continuità dell'esercizio ferroviario e nelle more delle indagini istruttorie conseguenti alla presentazione di contrapposte domande aziendali, con provvedimento del 6 maggio 1987, n. 816, accordava alla SNFT una proroga per un periodo di tre mesi (fino al 14 agosto 1987); successivamente la suddetta direzione ha emanato la nota del 7 agosto 1987, n. 1412, per un'ulteriore proroga di tre mesi (e cioè fino al 14 novembre 1987) e la nota del 14 novembre 1987, n. 1930, per un'ulteriore proroga fino la 31 dicembre 1987.

Nell'attesa di completare l'iter procedurale di proroga della concessione delle suddette ferrovie alla SNFT, in data 28 dicembre 1987 veniva accordato un ulteriore periodo di proroga di due mesi (fino al 29 febbraio 1988).

Infine in data 15 febbraio 1988 è stato emanato un decreto interministeriale (Ministro dei trasporti e del tesoro), registrato alla Corte dei conti, nel quale, ai sensi dell'articolo 16 del regio decreto-legge del 19 ottobre 1923, n. 2311, è stata accordata alla SNFT la proroga decennale (scadenza 13 maggio 1997) della concessione della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato.

Nel preambolo di tale decreto sono indicati tutti i presupposti di fatto e di diritto nonché la motivazione che hanno determinato l'emissione del provvedimento di proroga.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CASTAGNETTI GUGLIELMO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso

che il rinnovo della concessione alla SNFT Brescia-Iseo-Edolo da tempo scaduta è stata più volte prorogata senza chiare motivazioni;

che l'ultima proroga scadrà il 31 dicembre;

che in vista di detta scadenza enti locali, sindacati e partiti politici hanno indicato nel passaggio sotto controllo pubblico dell'Azienda la via più idonea per garantire la prosecuzione del servizio e il miglioramento della sua funzionalità;

che contrariamente a queste indicazioni si stanno avanzando ipotesi di affidamento della concessione ad una società mista Ferrovie Nord Milano - SNFT alla quale l'SNFT stessa dovrebbe cedere il 60 per cento delle azioni -:

quali garanzie è in grado di fornire il Ministero dei trasporti circa la trasparenza dell'operazione in corso in termini di tutela dell'uso del danaro pubblico e dell'efficienza del servizio e se non intenda quanto prima procedere all'affidamento della concessione vincolandola al chiarimento circa ogni possibile speculazione e circa il reale destino della società in oggetto. (4-03153)

RISPOSTA. — *A seguito dell'istanza presentata in data 20 dicembre 1986 dalla società nazionale di ferrovie e tramvie con la quale detta società chiedeva la proroga, per un periodo di dieci anni, della concessione della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato, in scadenza il 13 maggio 1987, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nella necessità di garantire la continuità dell'esercizio ferroviario e nelle more delle indagini istruttorie conseguenti alla presentazione di contrapposte domande aziendali, con provvedimento del 6 maggio 1987, n. 816, accordava alla SNFT una proroga per un periodo di tre mesi (fino al 14 agosto 1987); successivamente la suddetta Direzione ha emanato la nota del 7 agosto 1987, n. 1412, per un'ulteriore proroga di tre mesi (e cioè fino al 14 novembre 1987) e la nota del 14 novembre 1987, n. 1930, per un'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 1987.*

Nell'attesa di completare l'iter procedurale di proroga della concessione delle suddette ferrovie alla SNFT, in data 28 dicem-

bre 1987 veniva accordato un ulteriore periodo di proroga di due mesi (fino al 29 febbraio 1988).

Infine in data 15 febbraio 1988 è stato emanato un decreto interministeriale ministro dei trasporti e del tesoro), registrato alla Corte dei conti, nel quale, ai sensi dell'articolo 16 del regio decreto-legge del 19 ottobre 1923, n. 2311, è stata accordata alla SNFT la proroga decennale (scadenza 13 maggio 1997) della concessione della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato.

Nel preambolo di tale decreto sono indicati tutti i presupposti di fatto e di diritto nonché la motivazione che hanno determinato l'emissione del provvedimento di proroga.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CAVAGNA. — Per sapere — premesso che il signor Bonardini Olinto residente a Sesto San Giovanni viale Gramsci 42 (Milano) ha inoltrato domanda di trattamento di quiescenza posizione n. 2578279 — quali sono le ragioni che hanno impedito la conclusione della pratica. (4-04497)

RISPOSTA. — *Le esatte generalità del signor Olindo Bonardini, a favore del quale è intervenuto l'interrogante, sono: Olindo Bonardini. Poiché concordano tutti gli altri dati, si forniscono, comunque, gli elementi di risposta.*

Questa Amministrazione ha conferito al signor Olindo Bonardini la pensione ordinaria di annue lorde lire 13.532.000 a decorrere dal 1° maggio 1986, oltre all'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 della legge 22 novembre 1962, n. 1646, per la valutazione dei servizi prestati presso il comune di Sesto San Giovanni (Milano) dal 4 maggio 1953 al 30 aprile 1986, nonché di anni 7 e mesi 6 ricongiunti ex articolo 2 legge n. 29 del 1979.

Appena ultimati gli atti di conferimento e di pagamento della pensione saranno spediti rispettivamente al comune di Sesto San Giovanni ed alla direzione provinciale del Tesoro di Milano.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

CAVERI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso

che in data 28 gennaio 1988 alle 11 e 30 del mattino al passaggio a livello fra via Montmayeur e via Piccolo San Bernardo all'uscita Ovest di Aosta sul tratto Aosta-Pré-Saint-Didier per il mancato azionamento delle sbarre, rimaste aperte, si è registrato uno scontro fra un treno ed un camion;

che nell'urto sono rimaste ferite alcune persone e che le conseguenze potevano essere più gravi, visto il traffico intenso che transita normalmente al passaggio a livello;

che le responsabilità dell'omesso abbassamento delle sbarre sono risultate di un giovane militare del genio ferrovieri che sostituiva il personale civile;

che comunque il casello non era dotato di quei sistemi di sicurezza che possono evitare degli incidenti pur in presenza di un errore del casellante —:

1) per quali ragioni il servizio era stato affidato ad un militare e non ad un civile;

2) se rispondono al vero le voci che vorrebbero come possibile — e quanto detto ne sarebbe un esempio — una progressiva militarizzazione della Chivasso-Aosta;

3) per quale ragione non si procede all'automazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria suddetta (che sono ben 32 su 31 chilometri e mezzo di percorso) e alla dotazione di sistemi di sicurezza. (4-04143)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che nel quadro della collaborazione tra le ferrovie dello Stato e il Ministero della difesa, risalente, all'inizio del secolo, il personale militare concorre all'esercizio della linea Chivasso-Aosta, nonché di altre linee della rete ferroviaria, ivi compresa l'Aosta-Pré Saint Didier, al fine di consentire il completo addestramento operativo dei militari del genio ferrovieri.*

Più precisamente, in base alle convenzioni al riguardo stipulate, mentre le mansioni comportamenti diretti rapporti con l'utenza ferroviaria (scorta dei treni viaggiatori, gestioni delle stazioni) sono affidate al personale ferroviario, le mansioni tecniche di esercizio (condotta dei mezzi di trazione, scorta treni merci, dirigenza movimento delle stazioni, altre incombenze connesse con la circolazione dei treni) vengono svolte dal personale militare).

Come previsto da dette convenzioni, il personale militare è oggetto di specifica formazione professionale, completamente corrispondente a quella del personale ferroviario, per renderlo idoneo allo svolgimento delle mansioni in cui lo stesso viene impiegato ed è da considerare del tutto equiparato al personale ferroviario.

L'utilizzazione di militari, in possesso delle previste abilitazioni, per la manovra delle barriere di passaggi a livello rientra nelle previsioni della convenzione ferrovie-difesa valida fino al 1994.

Per quanto riguarda il passaggio a livello interessato dall'incidente del 28 gennaio 1988 l'Ente ferrovie dello Stato informa che esso è ubicato al chilometro 2 — 342 della linea Aosta-Pré Saint Didier — fra le stazioni di Aosta e Sarre — ed è manovrato sul posto con regime di chiusura ad orario, in grado di assicurare, salvo errori umani, piene condizioni di sicurezza.

Nel quadro della rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210 e della definizione del programma di graduale soppressione delle linee a scarso traffico disposto dall'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 la linea Aosta-Pré Saint Didier è stata inserita tra le linee di interesse locale per le quali il mantenimento o meno dei servizi è subordinato alla possibilità di attuare, d'intesa con le regioni e gli altri enti interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

A tale riguardo, la legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988), prevede l'adozione, entro un anno, di provvedimenti di revisione economica e gestionale delle linee a

scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della citata legge n. 887 del 1984, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operativi privati.

In attesa della definizione delle modalità di tale revisione gestionale è stata sospesa l'esecuzione degli interventi di potenziamento delle suindicate linee secondarie e, quindi anche sulla linea Aosta-Prè Saint Didier non risulta al momento possibile prevedere iniziative per l'ammodernamento dei sistemi di chiusura dei passaggi a livello.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CERUTI, DONATI E BASSI MONTANARI. — Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti. — Per sapere — premesso

che fonti ufficiose ricorrenti concordemente preannunciano il progetto di un passante ferroviario (o di una linea di sostegno) attraverso la val di Zena, nel bolognese, sin qui scampata a sostanziali alterazioni ambientali;

che la valle si segnala, oltre che per l'incontaminazione paesaggistico-ambientale, per la eccezionale concentrazione di interessi geologici e vegetazionali tanto che il tratto della valle dove si trovano codeste emergenze — è considerato un'autentica aula didattica all'aperto e come tale oggetto di frequentazione per fini di studio e di ricerca sul campo da parte dei docenti più sensibili e dei loro studenti;

che Santa Maria di Zena è meta ogni anno di un singolare « pellegrinaggio » di formiche alate della specie « *Myrmica Scarbinodis* », importante dal punto di vista della biologia della riproduzione,

fenomeno codesto ben noto agli entomologi e documentato dal mensile Airone in un servizio pubblicato nel fascicolo di settembre 1987;

che la natura litologica di numerosi terreni — con vasti tratti di « argille scagliose » ed altri a scarsa stabilità — sconsigliano l'intervento in parola;

che in val di Zena appare imminente la realizzazione di parchi regionali come quello dei cosiddetti « Gessi bolognesi »;

che ulteriori territori della valle dovranno essere al più presto identificati per la istituzione di altre aree protette come è nel caso dello stupendo « contrafforte pliocenico »;

che l'intera val di Zena — nel suo complesso — è autenticamente vocata all'irripetibile realizzazione di un parco fluviale a decorso collinare e montano;

che le articolazioni regionali e locali delle più rappresentative associazioni portatrici di interessi ambientali e la comunità scientifica nel settore naturalistico si sono mobilitate con decisione e compattezza a favore dell'intangibilità della val di Zena e contro l'intervento prospettato.

Premesso altresì che gli interroganti sono in linea di principio favorevoli al potenziamento e allo sviluppo della rete ferroviaria in Italia —:

se i ministri interrogati intendano fornire sull'argomento specifico tutti i necessari elementi conoscitivi allo stato disponibili e, ove le ricorrenti voci risultassero fondate, se il ministro dell'ambiente intende opporsi con gli strumenti di legge alla realizzazione del progetto e se il ministro dei trasporti, attraverso i propri uffici tecnici, intenda ricercare soluzioni alternative sotto il profilo della scelta dei luoghi. (4-01365)

RISPOSTA. — Il progetto, cui l'interrogazione si riferisce, è compreso nel rea-

lizzando sistema italiano ad alta velocità sulla direttrice Milano-Battaglia che comporta anche la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Firenze e Bologna, per la quale sono in corso di svolgimento studi preliminari riguardanti l'impostazione del tracciato.

Nell'ambito di detta fase progettuale, essendo stato eseguito lo studio di compatibilità ambientale al fine di individuare i fattori territoriali di maggiore interesse per tenere debito conto nella progettazione, è stato appurato che il tracciato considerato interessa in modo marginale i siti citati nell'interrogazione.

L'Ente delle ferrovie dello Stato assicura, comunque, che il tracciato definitivo formerà oggetto di accurata valutazione di impatto ambientale, secondo le procedure dettate dalla vigente normativa, al fine di minimizzare gli effetti della nuova opera sul territorio e che progetterà gli eventuali interventi correttivi che si riterranno necessari.

Il Ministro dell'ambiente: RUFFOLO.

CERUTTI. — *Al Ministro dei trasporti.*— Per sapere — premesso

che a decorrere dal 2 gennaio 1988 a tutt'oggi sono stati cancellati quotidianamente i seguenti voli Alitalia: Torino-Londra delle ore 7,55, Londra-Torino delle ore 22,00, Torino-Roma delle ore 18,55 e delle ore 20,25, Roma-Torino delle ore 17,00 e delle ore 18,30;

che il coefficiente di occupazione posti sulla tratta Roma-Torino risulta essere dell'84,6 per cento sul volo delle ore 17,00 e dell'87,8 per cento sul volo delle ore 18,30;-

che i collegamenti a lei da Torino a Roma risultano interrotti dopo l'ultimo volo operante alle ore 16,35 nei giorni da lunedì a venerdì mentre nel pomeriggio di ogni giorno, per un arco di tempo che

va dalle ore 14,00 alle ore 21,00, sono interrotti i collegamenti dalla capitale a Torino;

che tale disservizio non è attribuibile ai disagi legati agli scioperi in atto nel settore dei trasporti;

che non è accettabile la ragione della manutenzione sostenuta dal personale Alitalia;

che la città di Torino è già duramente penalizzata dalle scelte della compagnia di bandiera —:

quali provvedimenti intende adottare per ovviare alla situazione suesposta dato che tali collegamenti rappresentano il minimo indispensabile per assicurare una mobilità da una regione industriale quale è il Piemonte verso la capitale e verso la città di Londra. (4-04269)

RISPOSTA. — La riduzione dell'operativo riguardante lo scalo di Torino rientra nel fermo di aeromobili della flotta di corto raggio Alitalia/ATI, resosi necessario a causa della indisponibilità di aeromobili, non sottoposti a revisione per le agitazioni del personale addetto.

Va ricordato che nell'elaborare il programma di cancellazioni, il vettore ha dovuto tenere conto anche del vincolo rappresentato dai codici di autoregolamentazione, che prevedono debbano essere assicurati, in maniera prioritaria, tutti i collegamenti da e per le isole.

Sono stati cancellati mediamente ogni giorno 63 voli, di cui 26 internazionali e 37 nazionali, coinvolgendo tutti gli scali italiani e interessando soprattutto quelle direttrici nazionali servite da più voli giornalieri. In particolare sono stati cancellati da Roma 15 voli nazionali e quattro internazionali, da Milano dieci voli nazionali e sette internazionali ed in maniera ridottissima collegamenti giornalieri da Venezia, Genova, Pisa, Verona, Bari, Napoli.

Da Torino sono stati cancellati un collegamento internazionale (Torino-Londra) ed uno nazionale (corrispondente ad uno dei

vari voli che collegano Torino con Roma). L'Alitalia, interessata dalla Direzione generale dell'aviazione civile, ha comunicato che per il mese di giugno 1988 è prevista la piena riattivazione dei collegamenti con Torino, per altro già in parte ripristinati.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CIABARRI E MAZZA. — Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere:

se sono a conoscenza del fatto che l'ENEL, nel pomeriggio di sabato 26 settembre 1987, quando sulla zona pioveva da oltre 15 ore e con l'alveo del torrente Mallero non compiutamente svasato dopo le piene del 18 luglio e del 24 agosto, ha rilasciato dalle prese del Lanterna e del Curlo in Valmalenco ingenti quantitativi di acqua (100-110 metri cubi al secondo) alzando pericolosamente il livello del torrente e provocando seri danni;

quali provvedimenti di rivalsa rispetto all'ENEL intendano adottare per la rifusione dei danni provocati;

se non ritengono, più in generale, indifferibile il varo di una normativa che consenta alle autorità locali tutte le informazioni sullo stato dei bacini e di partecipare alle principali decisioni che riguardano i rilasci quando sia coinvolta la sicurezza dei centri abitati. (4-01626)

RISPOSTA. — A seguito della eccezionale precipitazione piovosa che nei giorni 26-27 settembre 1987 si è abbattuta in Valmalenco le opere di presa dell'ENEL dei torrenti Lanterna e Curlo secondo il rapporto del comando gruppo dei carabinieri di Sondrio, non furono in grado di prelevare tutta la portata dei corsi d'acqua in argomento.

Lo stesso comando, comunque, ha fatto presente che, in quel frangente, fu fatto tutto quello che tecnicamente gli impianti permettevano.

A tal fine l'ENEL ha indicato le modalità di esercizio degli impianti in questione ed il conseguente effetto sulle portate di piena del torrente Mallero, distinguendo fra captazioni da serbatoio e captazioni ad acqua fluente.

Captazioni da serbatoio — Dighe di ritenuta.

Durante i periodi di tempo perturbato le dighe trattengono grandi quantitativi di acqua piovana e di scioglimento dei ghiacciai ed in tali circostanze non è mai capitato di dovere manovrare in apertura gli organi di scarico, pure appositamente previsti. Ciò è dovuto alla ottimizzazione ai fini della produzione idroelettrica della regolazione dei serbatoi, basata anche sulla elaborazione statistica di un trentennio di studi.

Captazioni ad acqua fluente — Prese Curlo e Lanterna.

In periodi normali l'acqua viene captata e convogliata verso gli impianti del Mallero primo e Sondrio.

In condizioni di forti precipitazioni, allorché le portate naturali aumentano notevolmente, si rendono necessarie manovre sugli organi di intercettazione delle opere di presa suddette al fine di scaricare le portate in arrivo eccedenti quelle che possono essere turbinate.

In situazioni di piena del torrente Mallero le portate convogliabili verso gli impianti di produzione sono comunque di valore molto modesto rispetto a quelle naturali del torrente e dipendono dal quantitativo di materiale solido trasportato dalla corrente.

In definitiva ogni manovra degli organi di intercettazione, anche nelle ipotesi più sfavorevoli, ha qualche effetto positivo o al massimo è ininfluenza rispetto alla situazione naturale in atto nel torrente Mallero.

Da parte sua il Ministero dell'industria ha fatto presente che il giorno 26 settembre

1987 tutti gli organi di scarico dei serbatoi di Alpe Gera e Capo Moro risultavano totalmente chiusi.

Dei 100/110 metri cubi al secondo defluenti nel torrente Mallero a valle delle opere di presa del Lanterna (nel torrente Lanterna) e del Curlo (sul torrente Mallero) il 50 per cento circa era costituito dagli apporti naturali del bacino imbrifero del Lanterna a valle dei serbatoi di Campo Moro e Alpe Gera ed il restante 50 per cento dagli apporti naturali del torrente Mallero.

Stante la mancanza di capacità di invaso delle opere di presa succitate (entrambe a pelo libero), era evidentemente nulla la capacità di regolazione delle portate ad esse afferenti.

È d'uopo segnalare, per altro, che l'ENEL ha assicurato nella specifica circostanza la regolare derivazione dalle prese in questione della massima portata compatibile con il dimensionamento delle stesse e con il rilevante trasporto solido dei due torrenti, contribuendo in tal modo, a ridurre mediante di circa 10 metri cubi al secondo la portata defluente a valle.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

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

se risponde a verità che l'Ente ferroviario ha ceduto i locali a piano strada della stazione di Pescara, appena ultimata e non ancora ufficialmente inaugurata, ad una grande impresa di distribuzione commerciale per la loro utilizzazione;

in caso affermativo, se sono stati stabiliti contatti con l'amministrazione comunale e se si è tenuto presente il piano commerciale adottato dal consiglio comunale di Pescara:

se, infine, non ritenga che gli spazi in oggetto possano trovare utilizzazione più articolata e più rispondente alle esigenze di presentare ai viaggiatori una immagine più originale della città e della regione, considerando anche che dopo oltre un quarto di secolo di attesa della nuova stazione i cittadini del capoluogo adriatico si aspettano qualcosa di diverso da un grande supermercato. (4-04397)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che la nuova stazione ferroviaria di Pescara è compresa tra le principali stazioni della rete ferroviaria che verranno valorizzate dall'ente stesso in base ad un programma, già avviato, tendente a migliorare il confort dei viaggiatori e la qualità dei servizi, a valorizzare l'ambiente cittadino, nonché ad aumentare la redditività del patrimonio ferroviario ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 15 della legge 210 del 1985.

Il progetto di valorizzazione è stato affidato a gruppi di lavoro formati da tecnici dell'Ente delle ferrovie dello Stato e da architetti liberi professionisti, in funzione di consulenti, con il coinvolgimento dei comuni interessati mediante propri tecnici sin dalla fase progettuale.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che nell'ambito di tale schema programmatico il comune di Pescara potrà partecipare alla elaborazione del progetto per la valorizzazione della nuova stazione che verrà sviluppato in coerenza con gli obiettivi accennati e nel rispetto dei piani urbanistici. In particolare, tenuto conto di ciò, non è stato ancora definito un programma di utilizzazione dei locali commerciali anche se sussiste un progetto di larga massima che prevede la destinazione della parte nord dell'edificio ad attività commerciali.

Al momento, per altro, un solo locale è stato concesso in locazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici per istituirvi un posto telefonico pubblico.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

CIPRIANI E TAMINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che

il comitato dei macchinisti delle ferrovie ha più volte resa nota la disponibilità all'ente FFSS di garantire l'effettuazione durante le giornate di sciopero dei principali treni pendolari, da concordare con l'ente stesso;

a questa proposta, ribadita con la mozione approvata dal coordinamento tecnico nazionale dei macchinisti nella riunione del 5 novembre a Firenze, l'ente FFSS non ha nemmeno data risposta rifiutandosi così di concordare i treni da garantire e rendendo così tecnicamente impraticabile la proposta;

risulta inoltre che lo stesso ente a fronte di giornate di sciopero abbia teso a garantire il funzionamento ove possibile dei soli treni a lunga percorrenza sopprimendo viceversa innanzi tutto proprio i treni per pendolari;

l'atteggiamento dell'ente FFSS si può giustificare solo con la volontà di esasperare i disagi dell'utenza popolare durante le giornate di sciopero per motivi puramente politici di rapporti sindacali —:

1) per quali motivi l'ente FFSS si è rifiutato di concordare con il coordinamento dei macchinisti i treni pendolari da effettuarsi durante gli scioperi al fine di alleviare i disagi per l'utenza popolare;

2) se non ritenga il Governo di intervenire nei confronti dell'ente FFSS perché rispetti i propri doveri di pubblico servizio e assuma comportamenti tesi ad alleviare e non ad aggravare i disagi degli utenti nelle giornate di sciopero.

(4-02980)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che in occasione della proclamazione di agitazioni sindacali del personale, al fine di ridurre i disagi all'utenza, provvede ad attentamente programmare, e*

ad attuare per quanto consentito dalla effettiva presenza di personale nei diversi compartimenti ferroviari, lo svolgimento del maggior numero possibile di treni, dando la precedenza alle più importanti relazioni per assicurare un minimo di collegamenti tra le diverse aree del paese, nonché di autoservizi sostitutivi.

In merito ai detti programmi, l'Ente ferrovie dello Stato rileva che la proclamazione di scioperi pone di fatto rigide limitazioni ai rapporti con le parti sindacali e che in una situazione di piena conflittualità non è di fatto ipotizzabile una concreta possibilità di pervenire ad intese sulla portata e sui contenuti degli stessi programmi, richiedendo le stesse, specifiche trattative dall'esito del tutto incerto e comunque aleatorie per le evidenti incertezze sul numero di dipendenti che comunque potrà o meno aderire alle forme di sciopero.

Sottolinea, altresì, l'Ente ferrovie dello Stato che il complesso delle misure di emergenza volte ad assicurare il servizio ferroviario in occasione di astensione dal lavoro del personale non può che rientrare nella pienezza del proprio potere di autoprogrammazione e non appare, quindi, assoggettabile a condizionamenti di parte. Per i motivi suesposti, le dichiarazioni di disponibilità ad assicurare l'effettuazione di specifici servizi (tra l'altro, non corrispondenti a quelli che l'Ente ferrovie dello Stato ritiene essenziali in presenza di scioperi) genericamente formulate dai comitati spontanei di carattere settoriale (COBAS), i comitati di base costituitisi al di fuori delle tradizionali aree sindacalmente organizzate, sono da considerare strumentalmente finalizzate ad attenuare le negative reazioni dell'opinione pubblica nei confronti delle astensioni dal lavoro attuate.

L'Ente ferrovie dello Stato evidenzia, infine, che tali astensioni sono sostanzialmente ingiustificate in quanto legate all'intransigente ed improduttivo atteggiamento assunto dagli stessi comitati spontanei a sostegno di rivendicazioni settoriali, riguardanti limitate specifiche categorie di personale ferroviario ed incompatibili con gli in-

dirizzi già concordati con le organizzazioni sindacali, confederali ed autonome, con il primo contratto nazionale di lavoro dell'intero comparto ferroviario dopo la legge n. 210 del 1985, nel rispetto della concreta disponibilità finanziaria.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

COLOMBINI E PINTO RENDA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premezzo che:

il consultorio familiare di via degli Angeli — Roma — (USL RM-6) è chiuso dal 2 giugno 1987 per inagibilità dei locali a seguito di una ispezione dell'ufficio d'igiene;

il comitato di gestione della USL RM-6 e la VI circoscrizione erano, da oltre un anno e mezzo, a conoscenza della precaria situazione del consultorio (non adeguamento alla normativa CEI) rappresentata più volte dagli operatori;

il servizio consultoriale risponde ad esigenze molto sentite dai cittadini ed è tra quelli maggiormente utilizzato dagli utenti, in particolare dalle donne: ogni anno migliaia di visite e consigli preventivi, controlli pediatrici, interventi per la maternità e l'infanzia, per la formazione e per l'informazione di massa, ecc;

l'interruzione traumatica del servizio, senza preavviso alcuno, ha avuto ripercussioni gravi sulla numerosa utenza messa all'improvviso innanzi alla necessità di trasferirsi presso altri consultori molto distanti o di scegliere i privati ed ha provocato una legittima protesta degli utenti, dei cittadini non rassegnati alla perdita di un servizio pubblico indispensabile —:

1) come intende intervenire presso la regione Lazio e presso il comune di Roma per conoscere le iniziative che hanno assunto per ottenere la riapertura immediata del consultorio di via degli Angeli e dare così una tempestiva rispo-

sta alle giuste esigenze delle donne e delle famiglie del popoloso quartiere di Torpignattara;

2) i motivi per i quali non si è provveduto — in oltre un anno e mezzo dalla prima segnalazione — a rimuovere le cause igieniche e di sicurezza che sono state alla base dell'ordinanza di chiusura del consultorio;

3) se non ritenga inammissibile, quando per qualsiasi ragione si è costretti a chiudere temporaneamente un servizio pubblico, non informare gli utenti e non dar loro indicazioni alternative per il periodo di durata dell'emergenza fino alla riapertura del servizio, e per sapere se sono state date in proposito indicazioni di comportamento a tutti i presidi del servizio sanitario nazionale. (4-00211)

RISPOSTA. — *La materia che forma oggetto dell'interrogazione attiene alla competenza regionale.*

La regione Lazio, interessata al riguardo, ha fornito i sottoindicati elementi di conoscenza:

in data 2 giugno 1987 il servizio igiene pubblica della USL RM/6, previo sopralluogo presso i locali del consultorio che evidenziava gravi inconvenienti igienico-sanitari, diffidava il presidente della USL a provvedere alla loro eliminazione entro 30 giorni;

nella medesima data del 2 giugno 1987 il presidente della USL RM/6 disponeva la temporanea chiusura del consultorio per consentire la bonifica dei locali;

veniva quindi disposta l'utilizzazione temporanea del personale presso altro consultorio della USL, mentre veniva ricercata la possibilità di reperire altri locali comunali vicini alla zona di via degli Angeli, allo scopo di limitare il disagio per gli utenti;

per non interrompere il servizio, le attività del consultorio sono state ospitate, in via provvisoria, nella sede centrale della USL RM/6, in via Casilina 395.

Per quanto concerne i motivi per i quali non è stato provveduto a rimuovere tempestivamente le cause che sono state alla base dell'ordinanza di chiusura del consultorio, sempre dalla regione Lazio — assessorato enti locali — sono state fornite le seguenti precisazioni:

con circolare del 24 maggio 1986 n. 4998 era stata disposta una ricognizione delle condizioni igienico-ambientali e strutturali di tutti i consultori del Lazio, ivi compreso il controllo del rispetto delle norme di sicurezza;

da parte della USL RM/6 veniva richiesta l'erogazione di appositi finanziamenti regionali finalizzati alla ristrutturazione dei locali del consultorio, per cui si instaurava tra la USL RM/6 e l'assessorato agli enti locali della regione Lazio un contenzioso di carattere giuridico-finanziario, che può sommariamente così riassumersi: da parte della RM/6 veniva affermato l'impossibilità di provvedere alle opere necessarie per la ristrutturazione dei locali del consultorio, a causa della mancata attribuzione dell'apposito contributo integrativo per l'anno 1986; da parte dell'assessorato veniva eccepita l'inadempienza della RM/6 a tutta una serie di procedure contabili-amministrative che impedivano l'erogazione del contributo in questione e veniva altresì evidenziata la possibilità di provvedere al ripristino delle condizioni igieniche e di sicurezza necessarie al funzionamento del consultorio attraverso l'utilizzazione delle somme erogate come contributo ordinario ed, in particolare, di quelle relative al fondo sanitario, la cui gestione è di competenza dell'assessorato sanità-igiene-ambiente.

Nelle more di tale controversia è intervenuto il procedimento di temporanea chiusura del consultorio ed il conseguente trasferimento dell'attività nella sede della RM/6.

Lo stesso assessorato sanità-igiene-ambiente ha, per altro, rappresentato di avere, nel frattempo, attivata la procedura amministrativa per la devoluzione di stanziamenti in conto capitale per la necessaria bonifica del consultorio in questione.

Si fa presente, infine, che non si ritiene opportuno emanare direttive ai presidi del servizio sanitario nazionale, per l'evenienza di casi simili, essendo palese che, nella gestione di servizi pubblici, la stessa debba di norma essere improntata sempre al principio di ridurre al minimo il disagio per gli utenti, qualora si verificano circostanze che possano eccezionalmente rendere indispensabile la sospensione di un servizio.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.

COLUCCI, ANIASI E MILANI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — atteso che

a) i tassisti sono soggetti alla revisione annuale delle loro vetture regolate a scadenze trimestrali tenendo conto dell'ultimo numero della targa (ad esempio: i n. 1, 2 e 3 vanno revisionati entro il mese di marzo e così via);

b) è ormai nota a tutti la gravissima situazione in cui versano gli uffici della Motorizzazione Civile di Milano e provincia che, per la spaventosa carenza di personale, ha una quantità enorme e preoccupante di pratiche arretrate e, di conseguenza non può assolutamente affrontare le operazioni di revisione dei taxi;

c) di conseguenza i tassisti che hanno le loro autovetture in scadenza, non potendo effettuare le operazioni di revisione, sono punibili con il ritiro del libretto di circolazione e con un'amenda di 50.000 lire;

d) quanti operano nel settore verrebbero penalizzati in misura estremamente pesante ed ingiusta non per la loro negligenza ma per l'esclusiva inadempienza della Motorizzazione Civile di Milano e provincia —:

se non titenga di dover immediatamente intervenire al fine di concedere la proroga di un anno alle operazioni di revisione che dovrebbero essere effettuate nel corso del 1988 nella città di Milano e nella sua provincia al fine di consentire

l'auspicabile e comunque indifferibile ritorno alla migliore funzionalità degli uffici della Motorizzazione Civile della zona ed evitando così, la grave ed ingiusta penalizzazione dei tassisti che vi operano.

(4-04633)

RISPOSTA. — *Con decreto ministeriale in data 16 febbraio 1988, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 24 febbraio 1988, n. 45, sono state rinviate a tre mesi le scadenze delle revisioni dei veicoli a motore targati MI, per cui tali operazioni (e quindi anche quelle relative alle autovetture in servizio pubblico da piazza taxi) dovranno essere effettuate, limitatamente all'anno 1988, secondo il seguente calendario:*

entro il 30 giugno per i veicoli aventi targa d'immatricolazione la cui ultima cifra è 1, 2 o 3;

entro il 30 settembre per i veicoli aventi targa d'immatricolazione la cui ultima cifra è 4, 5 o 6;

entro il 30 novembre per i veicoli aventi targa d'immatricolazione la cui ultima cifra è 7, 8 o 9;

entro il 31 dicembre per i veicoli aventi targa d'immatricolazione la cui ultima cifra è 0.

Nel frattempo la situazione di crisi verificatasi nel settore operativo dell'ufficio provinciale di Milano dovuta alla carenza di personale si va man mano regolarizzando a seguito dell'invio periodico di altro personale da parecchie province d'Italia ed in particolare dalle province lombarde.

In merito alla proposta proroga di un anno delle revisioni per l'anno 1988, si fa presente che ciò è inammissibile a norma dell'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 1 giugno 1959, n. 393, nel testo modificato dalla legge 24 marzo 1980, n. 85, secondo il quale le prescrizioni contenute nei decreti ministeriali con cui vengono disposte dal ministro dei trasporti contenute nei decreti ministeriali con cui vengono disposte dal ministro dei trasporti le revisioni dei veicoli a motore devono

essere in armonia con quelle contenute nelle direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli medesimi. In tale ottica è opportuno, ai fini della tutela della sicurezza della circolazione, sottoporre a revisione almeno una volta all'anno i veicoli destinati al servizio della collettività.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

D'AMATO CARLO, DEMITRY, DI DONATO, IOSSA, MASTRANTUONO E CONTE. — *Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che*

a seguito della soppressione di treni rapidi che collegavano le città di Napoli e Roma si avvertono disagi diffusi nell'utenza;

che numerose proteste sono già state sollevate dalla pubblica opinione;

*che lo stesso quotidiano *Il Mattino* ha in più occasioni, con inchieste e servizi giornalistici, sottolineato i gravi problemi che la soppressione di detti treni ha prodotto alla società ed all'economia napoletana —*

quali iniziative intende promuovere affinché vengano ripristinati i collegamenti soppressi, o comunque venga data una concreta e positiva risposta alle esigenze ed alle sollecitazioni dell'utenza.

(4-00654)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, sta anche attuando ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni, che nel settore viaggiatori, tenuto conto della specificità delle esigenze delle diverse categorie di utenti, tende a realizzare un'offerta differenziata e maggiormente aderente alle suddette esigenze.*

Tale offerta prevede:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermata anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati per consentire la loro agevole fruibilità anche agli stessi centri medi.

treni locali a servizio delle località minori.

Coerentemente con tale indirizzo l'Ente ferrovie dello Stato a partire dal 31 maggio 1987, ha introdotto una serie di razionalizzazioni di orario che hanno investito anche i collegamenti della linea Napoli-Roma, sulla quale, al fine di conseguire una più spiccata specializzazione dell'offerta ed una sua distribuzione tra i diversi treni che ne migliorasse l'utilizzazione, è stata operata una limitata riduzione del numero dei treni rapidi e l'attribuzione della sola prima classe ad alcuni di essi.

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa che pur derivando da tale provvedimento limitate conseguenze nei confronti dell'utenza (che complessivamente ha usufruito di un miglioramento dell'offerta), a seguito delle richieste pervenute, con l'orario invernale 1987-1988 (in vigore dal 27 settembre 1987) ha istituito due nuove coppie di treni rapidi (il 34502 ed il 34504 tra Napoli e Roma ed il 34371 ed il 34373 tra Roma e Napoli), con le quali sulla relazione si può disporre di un numero di collegamenti veloci analogo a quello esistente precedentemente alla citata ristrutturazione dell'orario.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

D'AMATO CARLO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

nel giugno scorso, con un anno di anticipo sulla possibile durata contrattuale, è giunta la disdetta dei contratti dell'impregnazione delle traverse e legnami acquistati dalle Ferrovie dello Stato allo stato naturale, contratti che

dovevano scadere al 30 giugno 1989, ma le Ferrovie hanno disdetto al 30 giugno 1988;

negli ultimi anni la traversa di cemento è stata sempre più utilizzata dalle FF.SS., con la progressiva emarginazione della traversa di legno, pur conservando quest'ultima, validità tecnica e costi più bassi per le Ferrovie —:

se non ritiene di intervenire nell'interesse dell'Ente e di quello più generale di salvaguardia di attività occupazionali produttive ed economiche, come lo stabilimento S0.F0.ME Spa di CE, il più avanzato tecnologicamente in Europa e con la migliore ubicazione perché è nel baricentro della produzione italiana di traverse di legno (concentrata in Campania e Lucania) invitando l'Azienda FS a recedere dalla disdetta, tenuto conto che:

a) non viene data nessuna assicurazione circa una futura gara per l'affidamento di detto lavoro (la S0.F0.ME la esplica dal 1906);

b) sembra che il preannunciato ridotto quantitativo per il 70 per cento venga ripartito tra i cantieri dell'ente (Foligno e Reggio Calabria) ed il rimanente 30 per cento tra i cantieri privati, alterando l'attuale rapporto del 40 per cento ai cantieri dell'ente ed il 60 per cento ai privati;

c) esiste una fortissima sperequazione fra il volume che l'ente ritiene di affidare per il servizio di trattamento all'industria privata nei prossimi anni (circa 130.000 traverse) e le potenzialità (3.500.000 traverse) dei 6 cantieri privati esistenti e da tempo abilitati, localizzati due nel Sud e quattro nel Centro-Nord;

d) ci si trova ora davanti ad una inspiegabile recentissima abilitazione ad horas di un piccolissimo cantiere al centro della Sardegna che, pur avendo lavorato per le FF.SS. con forniture in proprio e con oneri di trasporto a suo carico, non ha mai in precedenza svolto il tipo

di servizio di trattamento richiesto con le sue implicazioni di uomini, mezzi, piazzali e capacità di ricezione ferroviaria. L'abilitazione in questione è ancora più « inspiegabile » se si tiene conto che l'azienda FF.SS. non ha mai voluto prendere in considerazione l'abilitazione al servizio di trattamento di questo cantiere, dati gli aggravii notevolissimi nei costi di trasporto e nei traffici;

come è noto, infatti, il servizio di trattamento è aggiudicato per gara, assumendo le FF.SS. a proprio carico sia gli oneri di trasporto, sia della consegna franco cantiere del proprio materiale, prodotto nel centro-sud, e dalle Ferrovie ivi acquistato, come pure il prelievo franco cantiere di detto materiale, ed il trasporto al luogo d'impiego;

non si capisce, insomma, come in un momento di probabile grave crisi del settore esistente si legittimi la nascita di un nuovo cantiere, mentre sarebbe più giusto invece riservare a tale struttura l'attività, che non supera i 5000 pezzi per anno, relativa alle esigenze della Sardegna. (4-03045)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che per il trattamento antisettico conservativo dei legnami per armamento allo stato naturale, sono stati stipulati nel 1982 contratti, di durata settennali con scadenza 30 giugno 1989, prevedenti la possibilità di disdetta da parte di uno dei contraenti con preavviso minimo di un anno.*

Negli ultimi anni il fabbisogno di traverse allo stato naturale ha subito una costante e drastica riduzione (per il triennio 1987/89 è stato fissato in 1.250.000 pezzi, pari a circa 415 mila unità annue), mentre per quanto riguarda i legnami per scambi, gli stessi vengono ormai esclusivamente acquistati in serie complete già impregnate.

Conseguentemente, tenuto conto della esigenza di utilizzare in via prioritaria la potenzialità dei cantieri iniezioni legnami ferroviari di Foligno e Reggio Calabria, che assorbono un quantitativo complessivo annuo di 285 mila traverse, si è reso necessa-

rio esercitare la prevista facoltà di disdetta dei contratti in questione, poiché i quantitativi residui non consentivano il rispetto delle condizioni previste negli stessi contratti.

Dopo aver proceduto alla disdetta con le imprese private: SOFOME di Caserta, ILSE di Potenza, LODOVICHINI di Chiusi (Siena), MARGARITELLI CENTRALE di Ponte San Giovanni (Perugia), MARGARITELLI FERROVIARIA DI Rodallo (Torino) e CLEDCA di Morto Nogaro (Udine), titolari dei suddetti contratti di impregnazione, che comunque rimarranno validi fino al 30 giugno 1988, l'Ente ferrovie dello Stato ha determinato il quantitativo residuo da destinare al settore privato mediante espletamento di regolari gare a licitazione privata in sede nazionale (35 per cento dell'intero quantitativo) ed in sede riservata (65 per cento) con le ditte ILSE di Potenza, MARGASUD di Sant'Anna di Marrubiu (Oristano), MARGARITELLI FERROVIARIA di Rodallo, SOFOME di Caserta, LODOVICHINI di Chiusi, CLADCA di Porto Nogaro (Udine), attualmente riconosciute idonee al trattamento in parola.

Tale quantitativo, risultante dalla differenza tra il quantitativo disponibile (415 mila traverse) e quello da destinare ai cantieri (285 mila unità), ammonta a 130 mila per ciascuno degli anni 1988/1989.

Per quanto riguarda la ditta MARGASUD di Santa Anna Marrubiu (Oristano) l'Ente ferrovie dello Stato ha presente che l'idoneità della stessa al servizio in questione risale al 1982; comunque prima di diramare gli inviti alle licitazioni private di cui sopra l'Ente ferrovie dello Stato ha provveduto ad effettuare un sopralluogo per precisarne esattamente la potenzialità annua che è risultata di 130 mila traverse.

Dall'espletamento delle gare di cui trattasi, avvenuto il 10 dicembre 1987, è risultata migliore offerente in entrambi i casi la ditta SOPONE di Caserta alla quale sono in corso di rilascio aggiudicazioni per un quantitativo globale di 260 mila traverse da sottoporre a trattamento antisettico conservativo nel biennio 1988-1989.

Circa il minor costo delle traverse in legno menzionato, nell'interrogazione, l'Ente

delle ferrovie dello Stato fa presente che il costo di dette traverse, considerando anche le operazioni ed i materiali occorrenti per l'installazione degli organi di attacco, è superiore a quello delle traverse cementizie tradizionali; inoltre, per gli appoggi in legno bisogna prevedere periodici interventi manutentivi per verificare e ripristinare, ove occorre, la tenuta degli attacchi stessi.

Le traverse in cemento armato, per il loro peso e inalterabilità nel tempo offrono maggiori garanzie di stabilità del binario a fronte degli incrementi di sollecitazioni ad esso indotte dall'esercizio ferroviario con le più recenti immissioni di nuovi veicoli, nonché alle prospettive di sostanziale elevamento delle prestazioni ferroviarie (velocità e pesi assiali).

Pertanto l'impiego delle traverse in legno è di norma limitato ai seguenti casi in relazione ai quali si presentano problemi per le traverse in cemento:

per le aggiudicazioni delle rotaie per tratti in curva con raggio inferiore a metri 485;

per tutto il binario per tratti di curva di raggio inferiore a n.275;

su ponti in ferro, passaggi a livello ed apparecchiature speciali;

in corrispondenza di quasi tutti gli scambi;

nelle gallerie soggette a fenomeni di correnti vaganti;

in tutti i casi in cui, per motivo di ingombro, bisogna ridurre al minimo lo spessore della struttura del binario.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

D'AMATO CARLO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere:

se sia a conoscenza dell'ordinanza n. 1337/FPC, del ministro per il coordinamento della protezione civile avente ad oggetto « misure dirette a consentire al comune di Capua (Caserta) il completamento dell'opera di riattivazione degli edifici danneggiati dal sisma del 7 e 11

maggio 1984 » la quale ha inopinatamente sanato l'operato illegittimo dell'amministrazione comunale di Capua che aveva esteso la progettazione già affidata a progettisti per 87 unità abitative per le quali era stata prodotta regolare istanza di contributo, anche a 73 unità abitative danneggiate che non potevano beneficiare delle provvidenze, in quanto non in regola con gli adempimenti previsti e prescritti e per le quali non era stata prodotta alcuna istanza;

se sia a conoscenza che in sede di accertamento l'ufficio di consulenza e controllo (UCCR) di Caserta aveva sollevato rilievi in merito alla concessione dei benefici di cui all'ordinanza 230/PC/ZA anche alle 73 abitazioni perché per le stesse non era stata prodotta alcuna richiesta;

se sia a conoscenza che in data 23 novembre 1987 con ordinanza n. 150 lo stesso sindaco di Capua riteneva tardivamente di riparare alla grave illegittimità sospendendo l'efficacia dei buoni contributi già rilasciati interrompendo, quindi, l'attività di riattivazione già incautamente avviata;

se ritiene che una ordinanza *ad hoc* del ministro della protezione civile sia sufficiente a regolarizzare il comportamento così gravemente illegittimo dell'amministrazione comunale di Capua;

se non ritiene di promuovere ogni iniziativa affinché vengano accertate eventuali responsabilità e siano salvaguardati, comunque, i principi della corretta amministrazione nell'impiego di ingenti risorse pubbliche (nel 1985 furono stanziati 10.574.632.000). (4-03849)

RISPOSTA. — L'ordinanza n. 230/FPC/ZA al punto 1.4 dell'allegato 1 stabilisce che le valutazioni connesse alla realizzazione degli interventi devono avere, per ogni edificio, carattere unitario. Un intervento parziale e frammentario, in uno stabile non costituisce, infatti, garanzia, come richiedono le regole del consolidamento antisismico, di un valido intervento di ripristino delle

strutture danneggiate dai movimenti tellurici.

Ciò premesso, per sanare, dal punto di vista tecnico, l'operato dell'amministrazione del comune di Capua, che ha ammesso ai benefici dell'ordinanza del 5 giugno 1984, n. 230/FPC/ZA, n. 73 abitazioni per le quali non era stata prodotta, nei termini stabiliti, regolare istanza di contributo, è stata emanata l'ordinanza del 15 gennaio 1987 n. 1337/FPC.

Nella fattispecie, infatti, pur trattandosi di edifici condominiali sui quali intervenire in modo unitario, solo per una parte delle abitazioni in essi compresi era stata prodotta regolare istanza di contributo. Si rendeva quindi necessario estendere all'intero stabile il godimento del beneficio in questione, anche in considerazione del fatto che incorreva la necessità di operare la riattazione su edifici già danneggiati dal sisma del 1980.

È infine da rilevare che, successivamente all'epoca in cui la amministrazione comunale ha autorizzato la progettazione anche per le unità immobiliari sprovviste di domanda, è stata emanata l'ordinanza n. 905/FPC/ZA che consentiva comunque l'accesso ai contributi per il ripristino delle abitazioni.

Pertanto i proprietari delle unità immobiliari oggetto della sanatoria avrebbero potuto, in assenza della contestata iniziativa comunale, accedere ai benefici della riattazione inoltrando regolare domanda.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

D'AMATO CARLO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

il capo del Dipartimento organizzazione delle ferrovie dello Stato di Napoli con provvedimento P. 2.1.5. 3352 del 30 dicembre 1987 su proposta del Direttore della 4ª Unità Progetti Speciali di Caserta, ha disposto unilateralmente il trasferimento di 72 agenti della stessa unità ad altra sede:

tale iniziativa ha provocato una giusta e dura opposizione delle organizzazioni sindacali che hanno dato luogo anche ad una riuscita azione di sciopero per il giorno 8 gennaio 1988;

persiste un diffusissimo malcontento in tutta la struttura anche per mancanza di un preciso piano di organizzazione del lavoro e di utilizzazione del personale —:

a) se non intende intervenire con ogni urgenza e con la dovuta determinazione affinché siano ripristinate, nell'interesse dell'ente ferrovie dello Stato, le regole del corretto e civile confronto democratico, con l'immediata sospensione dei provvedimenti adottati e la fissazione dell'incontro con le organizzazioni sindacali per un esame di merito delle questioni;

b) se ritiene, altresì, opportuna una informativa ampia e dettagliata sul ruolo e sui metodi di direzione e gestione delle Unità Progetti Speciali operanti, da tenersi in sede parlamentare. (4-04267)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il direttore del dipartimento organizzazione nell'ambito della propria competenza, con provvedimento in data 30 dicembre 1987, ha disposto la cessazione di distacco presso la quarta unità per progetti speciali ed il conseguente rientro agli impianti di appartenenza di 72 dipendenti.

Tale provvedimento è stato determinato da una specifica richiesta avanzata dal direttore della quarta unità per progetti speciali, il quale, in relazione a sopravvenute esigenze determinate dalla nuova organizzazione strutturale dell'Ente ferrovie dello Stato e tenuto conto delle conseguenti diverse ed, in qualche misura, ridotte attività, nel riesaminare la necessità di personale, ha dovuto constatare la impossibilità di una idonea utilizzazione del suddetto numero di agenti.

Gli indirizzi forniti dal consiglio di amministrazione dell'Ente delle ferrovie dello Stato, infatti, hanno sancito la temporaneità e la dinamicità della dotazione di personale in forza alle unità speciali ed hanno stabilito, nel contempo, che lo stesso

debba progressivamente confluire nei rispettivi compartimenti.

In base a tale principio, considerato che il personale utilizzato alle unità speciali agisce in posizione di distacco e conserva la residenza amministrativa presso il proprio impianto di origine, con titolo, perciò, alla corresponsione della indennità di missione per tutto il periodo di utilizzazione presso le suddette unità speciali, ne consegue che i vari dirigenti devono di volta in volta segnalare l'eccedenza di personale in relazione ai lavori affidati, affinché possa esserne disposto il rientro alla sede di appartenenza.

L'Ente delle ferrovie dello Stato evidenzia che, il rientro all'impianto od all'ufficio di appartenenza e la cessazione del distacco è stato, quindi, imposto dalla individuazione del fabbisogno di personale rispetto alle attività da svolgere ed è stato adottato nei confronti di agenti non più proficuamente utilizzabili. Tale strategia rientra nella logica di una corretta gestione delle risorse, fondata su principi economici elementari, che non consentono di tenere inutilizzato, ed in posizione di distacco, personale che può trovare proficua utilizzazione in altri settori ferroviari.

L'Ente delle ferrovie dello Stato, precisa, quindi, che il provvedimento adottato riveste carattere funzionale ed essendo stato adottato nei confronti di personale comandato in missione, non poteva formare oggetto di preventiva contrattazione con le organizzazioni sindacali.

Si porta, infine, a conoscenza dell'interrogante, che è all'esame dei competenti organi dell'Ente delle ferrovie dello Stato la possibilità di inserire in agenda un incontro con le organizzazioni sindacali, che tratti principalmente dei problemi della strutturazione delle unità speciali in relazione ai più recenti obiettivi di sviluppo dell'ente stesso.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

D'AMATO LUIGI. — Ai Ministri della sanità e dell'interno. — Per sapere:

se sono stati tempestivamente informati della triste storia di Nicola Jodice,

ricoverato da 20 anni al Santa Maria della Pietà in Roma ed impiccatosi in ospedale sei mesi fa utilizzando, per porre in atto il tragico gesto, un tubo collocato senza riguardo alle più elementari misure di prevenzione e di sicurezza;

quali iniziative abbiano ritenuto di dover prendere per accertare la verità dei fatti e per fornire utili notizie al magistrato inquirente circa la presumibile mancata sorveglianza e per controllare l'esattezza delle motivazioni mediche con cui fu respinta la domanda presentata qualche tempo prima dal ricoverato di essere trasferito ad altro padiglione;

infine — in considerazione del fatto che il direttore sanitario professor Antonino Iaria è assai spesso assente in quanto impegnato a Mogadiscio dove ha un incarico di insegnamento presso la locale Università e quindi non appare più in grado di offrire ai malati e alle famiglie tutte le necessarie garanzie — se ritengano accettabili ed esaurienti le dichiarazioni con cui lo stesso direttore sanitario ha creduto di poter genericamente liquidare il triste episodio affermando che il suicidio è un evento imperscrutabile.

(4-01764)

RISPOSTA. — *In merito al suicidio del signor Nicola Jodice, ricoverato presso l'ospedale psichiatrico Santa Maria della Pietà di Roma, si fa presente che il controllo e la gestione del citato ospedale, in base alla normativa vigente, risulta di competenza dell'USL RM/19.*

Si trasmettono, per altro, le notizie (che di seguito si trascrivono), pervenute al riguardo dal commissario di Governo nella regione Lazio, appositamente interessato dallo scrivente:

Commissariato del Governo nella regione Lazio — Al Ministero della sanità — Gabinetto - Ufficio Rapporti col Parlamento - Roma —

In relazione alla nota suindicata, si trasmette fotocopia della lettera n. 095 del 3 febbraio 1988, corredata dei relativi allegati (di seguito trascritti), con la quale il

Presidente della Giunta regionale del Lazio ha fornito notizie in merito alla interrogazione in oggetto.

*Il Commissario del Governo
(Gaudenzio Pierantozzi)*

Regione Lazio — Commissariato del Governo nella Regione Lazio - Via Quintino Sella, 67 - Roma —

In risposta a nota del 22 ottobre 1987, n. 3661/20201. 14/2 con la quale sono state richieste dettagliate notizie in merito alla interrogazione in oggetto, si trasmette fotocopia della lettera n. 2447-Fasc. 6500 del 19/1/1988 - e relativo allegato - con la quale l'Assessorato regionale alla Sanità, espressamente interpellato al riguardo, ha comunicato i richiesti elementi di risposta alla interrogazione di cui trattasi.

Al riguardo, si informa di non avere altre notizie da comunicare.

*Il Presidente
(Bruno Landi)*

Regione Lazio — Alla Presidenza della Giunta Regionale Ufficio Rapporti con il Consiglio - Sede —

Con riferimento alle interrogazioni indicate in oggetto, riguardanti la richiesta di notizie sul suicidio del signor Nicola Jodice presso l'ospedale psichiatrico S. Maria della Pietà di Roma, si comunica a codesta onorevole Presidenza che è compito della USL RM/19 il controllo e la gestione dell'ospedale suddetto, per cui gli unici elementi di conoscenza che lo scrivente Assessorato possiede sono quanto riferito nella relazione del primario del padiglione XVIII (che di seguito si trascrive) su quanto accaduto al signor Jodice.

*L'Assessore alla Sanità
(V. Ziantoni)*

Unità Sanitaria Locale RM/19 — Al Sig. Direttore Sanitario - Sede —

Il paziente Nicola Jodice (nato a Napoli in data 8/5/1938), ricoverato per la prima volta nell'ospedale « S.M. della Pietà » in data 30/3/67 con diagnosi di « schizofre-

nia paranoide » (in atto risultava anche affetto da diabete mellito, inipertensione arteriosa e cardiopatia), è stato degente presso i Padiglioni di questo ospedale. In data 29/4/86 è stato trasferito dal Padiglione VI al Padiglione XVIII. Durante la degenza in quest'ultimo Padiglione ha alternato periodi di eccitamento con manifestazioni deliranti (a stento controllabili con energica terapia neurolettica che ha sempre assunto senza mai rifiutarla) a periodi di relativa calma e coerenza. Infine, come si è appreso, la sera del 7/3/87 dopo avere regolarmente assunto alle ore 20,10 la dose serale della terapia psichiatrica ed internistica è salito nel dormitorio insieme agli altri ricoverati, ma poco dopo le 20,30 il due infermieri di turno nel fare il giri di controllo per le corsie notavano l'assenza dal letto dello Jodice il quale dai medesimi infermieri (Cruciani Angelo e Villano Francesco) veniva subito sorpreso penzolante dal tubo della cassetta di scarico del water del gabinetto attiguo dove si era appena appeso con un cappio fatto con una striscia di lenzuolo. Il paziente è stato prontamente staccato e soccorso. Tuttavia nonostante i tentativi di rianimazione, continuati anche dal Medico di Guardia (Dr. Paolo Algranati) tempestivamente accorso, il paziente non si è più ripreso. Quindi, il suddetto Medico di Guardia ne constatava il decesso e provvedeva ad avvertire l'Autorità Giudiziaria tramite fonogramma. Pertanto, non si rileva alcuna negligenza da parte del personale prontamente intervenuto nel tentare di soccorrere il paziente appena avvistato.

*Il Primario del Pad. XVIII
(Dr. Fernando Liggio)*

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: GARAVAGLIA.

DEL DONNO. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere quali motivi ostino al sollecito corso della pratica di pensione del signor Ouirito Luigi, già oggetto di una precedente interrogazione il 6 maggio 1986. L'interessato, nato il 14 aprile 1914 è anziano, bisognoso, senza redditi.

(4-04474)

RISPOSTA. — *Non si hanno ulteriori notizie da fornire oltre a quelle già comunicate con la nota del 24 settembre 1986, n. D/2479, relativa all'interrogazione n. 4-15156 di analogo contenuto. (Vedi risposta pubblicata in allegato al Resoconto stenografico della seduta del 6 ottobre 1986, n. 127, IX legislatura).*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

DEL DONNO. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere quali motivi ostino alla sollecita definizione della pratica di pensione di guerra, per aggravamento riguardante il signor Labarile Benedetto nato il 17 settembre 1911, residente a Santeramo in Colle (Bari) via Filandropia 22. Numero di posizione 236714, di ricorso 886556. La veneranda età dell'interessato richiede una cortese e sollecita definizione del ricorso. (4-04611)*

RISPOSTA. — *Il Signor Benedetto Labarile nato a Santeramo (Bari) il 17 settembre 1911 ha impugnato, per revocazione, la decisione del 5 dicembre 1968, n. 247115 con la quale la Corte dei conti aveva respinto, perché giuridicamente infondati, i precedenti ricorsi giurisdizionali n. 350470, n. 441349, n. 550155 e n. 575673 a suo tempo prodotti contro, rispettivamente, i decreti del 7 maggio 1954, n. 2461944, del 5 dicembre 1955, n. 1623585, del 24 febbraio 1959, n. 1849476, e del 10 giugno 1960, n. 1901633 adottati da questa Amministrazione.*

Con il primo dei cennati provvedimenti al signor Labarile venne concesso assegno rinnovabile di quinta categoria, dal 1° aprile 1946 al 31 marzo 1950, per l'infermità: endocardite mitralica, assegno che, alla scadenza, fu soppresso con il successivo decreto n. 1623585, perché l'infermità fu giudicata non ulteriormente classificabile; con gli ultimi due provvedimenti, infine, furono respinte, a seguito di accertamenti sanitari, le rispettive istanze di revisione per aggravamento di infermità.

Il fascicolo di cui trattasi trovasi tuttora presso la Corte dei conti per la defini-

zione del menzionato ricorso per revocazione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

DEL DONNO. — *Al Ministro del tesoro. — Per sapere quali motivi ostino alla sollecita definizione della pratica di pensione di guerra in favore del signor Di Fonzo Pietro nato a Santeramo in Colle il 6 ottobre 1917, ivi residente in via Udine 11. L'iter della pratica, lungo e contrastato, dovrebbe essere prossimo alla conclusione e ciò sarebbe un tardo, ma invocato sollievo alle depresse condizioni economiche e di salute. (4-04612)*

RISPOSTA. — *La pratica di pensione di guerra relativa al signor Pietro Di Fonzo è stata definita da questa Amministrazione con il decreto ministeriale del 9 maggio 1966, n. 2189240.*

Con tale provvedimento è stato negato diritto a trattamento pensionistico per non classificabilità dell'infermità cardiaca e, per mancata constatazione (ai sensi dell'articolo 24 della legge 9 novembre 1961, n. 1240) dell'infermità: stato nevrosico con crisi isteroidi, infermità, per altro, non interdipendente dalla commozione cerebrale (sofferta nel 1942 e successivamente guarita, né, comunque, dipendente da causa di servizio di guerra.

Avverso detto provvedimento il signor Di Fonzo presentò ricorso giurisdizionale n. 705313, a seguito del quale il relativo fascicolo degli atti venne trasmesso alla Corte dei conti, ove tuttora trovasi, con elenco del 28 marzo 1978, n. 6801, per la trattazione del suddetto gravame.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

DEL DONNO. — *Al Ministro del trasporti. — Per sapere — premesso che il giovane Fazio Luigi, nato a Bari il 17 febbraio 1966, residente a Grumo, ha partecipato al concorso a 10 posti di macchinista per il compartimento di Bologna*

con esito positivo — se è allo studio una graduale chiamata in servizio di quei giovani che al concorso a n. 10 posti di macchinista per il compartimento di Bologna sono risultati idonei all'unica prova svolta il 31 luglio 1987 a Bologna secondo le disposizioni del D.G. 62 del 15 aprile 1987. (4-04613)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il signor Luigi Fazio, nato il 17 febbraio 1966, candidato al concorso pubblico a dieci posti di macchinista per il compartimento di Bologna, indetto con deliberazione del direttore generale del 15 aprile 1987, n. 62 non è risultato idoneo alla prova scritta del concorso stesso.*

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che il giovane Fazio Luigi, nato a Bari il 17 febbraio 1966, residente a Grumo è risultato idoneo al concorso per n. 10 posti di macchinista nelle FF.SS., per il compartimento di Roma, indetto con decreto ministeriale del 19 dicembre 1985, n. 5472 con la prova scritta svoltasi a Roma il 26 giugno 1986 —:*

se è allo studio la chiamata in servizio dei candidati risultati idonei al concorso. (4-04615)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il signor Luigi Fazio, nato il 17 febbraio 1966, ha partecipato al concorso pubblico a dieci posti di macchinista per il compartimento di Roma, indetto con decreto ministeriale del 19 dicembre 1985, n. 3472 classificandosi al 3918° posto della graduatoria degli idonei.*

L'Ente delle ferrovie dello Stato, precisa che la direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Roma ha attuato l'immissione in impiego degli idonei fino al 161° posto e che, tenuto conto che non sono previste ulteriori autorizzazioni ad assumere idonei del citato concorso, allo stato attuale, l'interessato non ha possibilità di conseguire l'assunzione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che il giovane Fazio Raffaele, nato a Bari il 7 luglio 1963, residente a Grumo Appulo è risultato idoneo al concorso a n. 10 posti nelle Ferrovie dello Stato, per il compartimento di Torino, indetto con decreto ministeriale 23 gennaio 1985, n. 165 —:*

se è allo studio la chiamata in servizio dei candidati idonei al concorso. (4-04616)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il signor Raffaele Fazio, nato il 7 luglio 1963, ha partecipato al concorso pubblico a dieci posti di manovale per il compartimento di Torino, indetto con decreto ministeriale del 23 gennaio 1985, n. 165 classificandosi al 2749° posto della graduatoria degli idonei.*

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa che la direzione compartimentale di Torino ha attuato l'immissione in impiego degli idonei fino al 780° posto e che, tenuto conto che non sono previste ulteriori autorizzazioni ad assumere idonei del citato concorso, allo stato attuale, l'interessato non ha possibilità di conseguire l'assunzione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere quali motivi ostino al sollecito corso della domanda di trasferimento a Foggia del signor Delli Carri Onofrio nato a Foggia il 24 agosto 1956, assunto nelle ferrovie di Stato il 10 maggio 1980, in servizio con la qualifica di manovratore presso il compartimento ferroviario di Bologna (centro servizio movimento) matricola n. 858230.(4-04766)*

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che i movimenti del personale ferroviario avvengono sulla base di graduatorie nazionali di trasferimento previa individuazione dei posti all'uopo destinati.*

Il manovratore Onofrio Delli Carri, con punti 11,50, risulta inserito al 121° posto nella graduatoria degli aspiranti al trasferi-

mento nel compartimento di Bari, graduatoria valida per gli anni 1986-87.

Attualmente è stato disposto il trasferimento del primo in graduatoria.

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa che il movimento del suddetto dipendente potrà avvenire solo nel momento in cui sarà soddisfatta la condizione che il posto occupato in graduatoria risulti idoneo per il trasferimento richiesto.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

DONATI. — Ai Ministri dei trasporti e per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che

nel quartiere Quadraro a Roma, durante i lavori di costruzione del quadruplicamento della linea ferroviaria « Ciampino-Casilina » è stata scoperta una villa romana avente circa 400 metri quadrati di estensione;

detta villa è stata definita dalla sovrintendenza ai beni archeologici di Roma reperto di inestimabile valore;

la villa stessa presenta una sovrapposizione di stili di epoche varie (dal 1° secolo dopo Cristo all'anno 1000 circa), oltre a preziosi mosaici d'epoca, un *impluvium*, pannelli dai colori perfettamente conservati, pareti alte fino a 4 metri;

la villa è parte integrante del parco degli Acquedotti, unico punto di sfogo dell'intera periferia del Tuscolano a Roma;

le Ferrovie dello Stato intendono proseguire nel loro intento, distruggendo completamente la villa stessa;

al contrario sono ipotizzabili modifiche al tracciato, che spostando di qualche metro la linea ferroviaria consentirebbe la salvaguardia della villa —:

quali provvedimenti intendono adottare per la tutela della villa romana scoperta al quartiere Quadraro a Roma.

(4-03195)

RISPOSTA. — Nell'ambito dei lavori per il quadruplicamento dei binari nel tratto

Roma-Casilina-Ciampino, sono venuti alla luce resti di una villa romana che, in base a quanto riferito dalla sovrintendenza archeologica di Roma, non risulta stimata come reperto di inestimabile valore. Infatti la villa ha fasi edilizie diverse, che vanno dal I al IV secolo dopo Cristo, non è dotata di *impluvium* ma di un piccolo cortile con fontanelle, sulle pareti essa presenta qualche resto di intonaco con tracce di colore ed i muri si elevano sul piano di campagna per un'altezza di metri 1,50 circa.

Il manufatto in questione è compreso nella fascia demaniale di proprietà delle ferrovie e non è parte integrante del cosiddetto parco degli acquedotti.

Al riguardo l'Ente ferrovie dello Stato ha fatto presente di aver interessato sul progetto di detto quadruplicamento i competenti organi per i prescritti benessere e nulla osta urbanistici ed ambientali, compreso quello della sovrintendenza archeologica di Roma, i quali hanno espresso, anche se informalmente, un parere favorevole di massima in attesa di formalizzare degli atti necessari, l'Ente delle ferrovie dello Stato ha studiato quindi gli opportuni adattamenti del progetto in questione idonei a tutelare, attraverso la massima riduzione dell'ingombro della sede ferroviaria, le preesistenze archeologiche rinvenute.

Inoltre, durante l'esecuzione dei lavori saranno poste in essere, eventualmente d'intesa con gli organi preposti alla tutela archeologica, tutte quelle cautele ed accorgimenti che potranno manifestarsi necessari.

In merito al problema, nel febbraio 1988 è stato effettuato un sopralluogo congiunto tra gli organi dell'Ente delle ferrovie dello Stato interessanti all'esecuzione del suddetto intervento, ispettori tecnici centrali del Ministero per i beni culturali e ambientali e funzionari della sovrintendenza archeologica di Roma, nel corso del quale, da parte dell'Ente delle ferrovie dello Stato è stata ribadita la già segnalata impossibilità tecnica di uno spostamento del tracciato, a causa dei vincoli plano-altimetrici costituiti dai limitrofi sottoattraversanti della linea ferroviaria Roma-Formia, del sottovia di via del Quadraro, dell'acquedotto Felice e

di quelli posti dalla stessa sovrintendenza archeologica (minima distanza dell'acquedotto Claudio).

Pur tenendosi conto di tali oggettivi impedimenti e della disponibilità manifestata dall'Ente delle ferrovie dello Stato per l'adozione di ogni utile accorgimento per la salvaguardia dei resti archeologici in parola, rimane tuttavia necessario procedere rapidamente all'esecuzione di un intervento di potenziamento del sistema ferroviario nazionale di rilevante importanza.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

DUTTO. — Al Ministro del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere — premesso che

il pretore del lavoro di Roma, con ordinanza del 28 luglio 1987, ha ordinato all'Ente Ferrovie dello Stato di convocare la FE.N.TRA.F.-quadri/Confederquadri (Federazione nazionale quadri trasporto ferroviario aderente alla Confederquadri) alle trattative per il rinnovo del contratto collettivo del lavoro;

non avendo l'Ente Ferrovie dello Stato dato alcun seguito all'ordine ricevuto, il pretore del lavoro di Roma con decreto del 31 dicembre 1987 dichiarava antisindacale il comportamento dell'ente e ordinava di ammettere alle trattative l'organizzazione dei quadri al pari di tutte le altre organizzazioni sindacali —:

per quali ragioni l'Ente Ferrovie dello Stato non ha ottemperato all'ordine del giudice, la cui violazione comporta sanzioni di carattere penale;

quali provvedimenti intenda prendere il ministro per far rispettare pienamente i diritti sindacali e rimuovere una situazione di trasgressione alle disposizioni dell'autorità giudiziaria. (4-04805)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che l'organizzazione sindacale FENTRAF-QUADRI ha, a suo tempo, chiesto all'autorità giudiziaria l'emissione di un provvedimento urgente ex articolo 700 del codice di procedura civile, al fine di impe-

dire che l'Ente ferrovie dello Stato concludesse le trattative per il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dell'Ente ferrovie dello Stato (triennio 1987-89) senza l'intervento della stessa FENTRAF-QUADRI. Con ordinanza del 28 luglio 1987 il pretore di Roma ha accolto l'istanza della suddetta organizzazione.

A fronte di tale provvedimento e nella pendenza della relativa causa di merito, si contrapponevano come situazione definita e non più modificabile, le intese intervenute con le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-Trasporti, FISAFS-CISAL, SINDIFER-FP-CIDA, intese formalizzate in data 23 maggio 1987 (nella firma del protocollo generale di intesa sul contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dell'Ente ferrovie dello Stato per il triennio 1987-89) ed in data 1° agosto 1987 (nella firma del relativo accordo di attuazione).

A conclusione della causa di merito relativa all'ordinanza pretorile citata, il pretore di Roma ha, poi, ordinato all'Ente ferrovie dello Stato con decreto del 31 dicembre 1987, di cessare il comportamento antisindacale consistente nell'escludere la FENTRAF-QUADRI dalle trattative in corso per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro e di ammettere, quindi, per il futuro la ricorrente FENTRAF a tali trattative.

Contro detto provvedimento l'Ente ferrovie dello Stato ha presentato opposizione, attraverso l'avvocatura generale dello Stato; la relativa causa sarà discussa il 6 giugno 1988.

L'Ente ferrovie dello Stato rileva come ai primi di gennaio dell'anno 1988 (il decreto di cui sopra è stato depositato in cancelleria il 2 gennaio 1988 e notificato all'Ente il 5 gennaio 1988) le trattative per il contratto collettivo nazionale di lavoro fossero oramai nella fase conclusiva: il contratto è stato, infatti, firmato il successivo 23 gennaio 1988 dalle organizzazioni FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-Trasporti, il 25 gennaio 1988 dalla FISAFS-CISAL, il 26 gennaio 1988 dal SINDIFER-FP-CIDA.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa, infine, che in data 26 febbraio 1988 si è tenuto un incontro tra la direzione centrale relazioni industriali dell'Ente stesso ed una

delegazione della FENTRAF-QUADRI composta dal segretario generale, dal vice segretario generale, nonché da un funzionario della Confederquadri; nel corso di tale riunione sono state esposte le linee direttive ed i contenuti del nuovo rapporto di lavoro del personale dell'Ente ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

FACCIO, AGLIETTA E VESCE. — Al Ministro dell'agricoltura e foreste. — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che ogni anno i bracconieri tedeschi scendono in Sicilia tra marzo ed aprile e saccheggiano uova e pulcini di Falco pellegrino, specie protetta dalla legge quadro sulla caccia 968/77, dalla direttiva CEE per la conservazione degli uccelli selvatici 79/409, dalla Convenzione di Bonn sulla « Conservazione delle specie migratorie appartenenti alla fauna selvatica » e dalla Convenzione di Berna sulla « Conservazione della vita selvatica e dell'ambiente naturale in Europa », rivendendoli agli emirati arabi dove vengono usati in falconeria;

perché nonostante le continue e pressanti richieste della LIPU non sono state predisposte sinora misure atte a stroncare questo commercio illegale e clandestino. (4-04661)

RISPOSTA. — Il traffico clandestino segnalato dall'interrogante interessa tutta l'Italia centro-meridionale ed insulare, si evidenzia, in particolare, che la Sicilia, quale regione a statuto speciale, ha competenza primaria in materia di caccia.

Nondimeno, si fa presente che negli anni passati la Direzione generale per l'economia montana e per le foreste di questo Ministero, ha provveduto ad inviare ai propri uffici periferici l'elenco delle targhe delle automobili dei cittadini tedeschi sospettati di saccheggiare i nidi dei falchi.

Infine, si sottolinea che questa Amministrazione, anche per l'anno 1988, come per gli anni precedenti, ha adottato, autonoma-

mente e nell'ambito della propria competenza, le iniziative di sorveglianza.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: MANNINO.

FERRARINI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per il coordinamento della protezione civile. — Per sapere — premesso

quanto dispone l'articolo 1 del decreto-legge 19 settembre 1987 n. 384 relativo alle « disposizioni urgenti in favore dei Comuni della Valtellina e delle altre zone dell'Italia del Nord colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche nei mesi di luglio e agosto 1987 »;

che sono stati colpiti da eccezionali avversità atmosferiche del luglio e agosto 1987, fra gli altri, 15 comuni della zona appenninica della provincia di Parma;

che rispetto alla estensione della eccezionale avversità atmosferica riversatasi su buona parte dell'Appennino Parmense il 24 agosto, solo una parte dei comuni è stata inserita nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 ottobre 1987, ai fini dei conseguenti interventi —:

quali urgenti iniziative anche di ordine legislativo intendano predisporre per un atto di giustizia e di sanatoria con l'individuazione di un ulteriore gruppo di comuni Parmensi, il cui territorio è rimasto gravemente danneggiato dal nubifragio del 24 agosto 1987 e precisamente i comuni di Bedonia, Compiano, Tornolo, Fornovo di Taro, Corniglio, Tizzano Val Parma, Monchio delle Corti, Neviano degli Arduini, Fidenza, Salsomaggiore e Langhirano;

se non ritengano urgentemente proporre un pronto finanziamento per il ripristino delle opere danneggiate con l'inserimento dei suddetti comuni colpiti e in precedenza individuati da inserire in un nuovo più completo elenco. (4-02638)

RISPOSTA. — Secondo quanto disposto dall'articolo 1 del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, dalla legge 19 no-

vembre 1987, n. 470 sono stati individuati i comuni della Valtellina che, colpiti dalle avversità atmosferiche nei mesi di luglio e agosto 1987, hanno subito gravi danni con un primo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 ottobre 1987, e in maniera definitiva con ulteriore decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 30 dicembre 1987.

Per quanto riguarda la provincia di Parma (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1987) sono stati aggiunti all'elenco precedente i seguenti comuni:

Albareto, Bardi, Berceto, Borgo Val di Taro, Bore, Calestano, Medesano, Noceto, Palanzano, Pellegrino Parmense, Solignano, Terenzo, Valmozzola, Varano de' Melegari e Varsi.

I comuni citati dall'interrogante non sono fra quelli per i quali la gravità dei danni è stata valutata tale da richiedere interventi straordinari. I suddetti comuni, tuttavia per poter accedere alle provvidenze previste dalla vigente normativa potranno rivolgersi alle amministrazioni competenti in via ordinaria.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

FERRARINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:-

se è a conoscenza della manifesta intenzione delle FF.SS. di acquisire e potenziare il terminal privato di Piacenza, con notevole esborso di consistenti risorse finanziarie; l'interrogante sottolinea che gli indirizzi del piano nazionale e di quello regionale dei trasporti hanno individuato chiaramente le infrastrutture sulle quali concentrare prioritariamente gli interventi pubblici; consistenti investimenti già realizzati per l'interporto di Parma, che dovrà entrare in funzione nei prossimi mesi, richiederanno ulteriori sostegni significativi da parte delle FF.SS., ai fini dello sviluppo intermodalità ed

economicità delle infrastrutture; l'Interporto di Parma assume infatti una funzione centrale nel riequilibrio dei collegamenti Nord Sud ferroviari e stradali (corridoio intermodale Tirreno-Brennero);

quali provvedimenti intenda adottare al fine di sospendere qualsiasi decisione affrettata e dare assicurazioni e chiarimenti per un programma di sviluppo dell'Interporto di Parma. (4-03725)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che l'ipotesi di acquisto da parte dell'ente stesso, del centro intermodale padana docks di Piacenza e di un suo eventuale successivo potenziamento, in connessione con le attività che dovrebbero essere svolte da limitrofo centro servizi, programmato dalla locale amministrazione provinciale, si inserisce in un quadro di riorganizzazione strategica sul piano delle infrastrutture e dei servizi intermodali che l'Ente delle ferrovie dello Stato intende attuare per lo sviluppo della intermodalità, in linea con le indicazioni del piano generale dei trasporti.

Secondo la stessa segreteria del piano, infatti, Piacenza si configura come un centro con prevalente vocazione al trasporto combinato strada-rotataia, in considerazione del fatto che a Piacenza e nel suo interland esiste una presenza massiccia dell'autoparco con oltre quattromila addetti.

Tale scelta viene, inoltre, confortata da un recente ordine del giorno del consiglio provinciale di Piacenza che, sulla base di indirizzi del piano trasporti regionale, ribadisce la volontà di inserire Piacenza nella rete italiana dei trasporti intermodali.

Rileva, infine l'Ente delle ferrovie dello Stato che, mentre Piacenza, per la sua posizione logistica e per l'attuale gravitazione sulla Lombardia delle attività trasportistiche stradali, rientra nel quadro del potenziamento delle infrastrutture previste nell'ambito milanese-lombardo, Parma costituisce un centro di gravitazione naturale dei trasporti di containers facenti capo al porto di La Spezia, per i quali rappresentano determinati fattori di sviluppo il nuovo grande terminal portuale della società

Contship, di importanza mondiale, nonché il potenziamento in atto della linea Pontremolese.

Per questa specifica principale funzione dell'area parmense, l'Ente ferrovie dello Stato è interessato ad un programma di sviluppo dell'interporto di Parma cui è collegato, anche sul piano delle infrastrutture, il potenziamento, per fasi successive, della stazione di appoggio di Castelguelfo (Bologna).

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

FINCATO. — Al Ministro dei trasporti.
— Per sapere — premesso che

nel quadro di una razionalizzazione della linea ferroviaria Verona-Rovigo-Chioggia sono state soppresse, per una funzionalità migliore, alcune fermate di secondaria importanza tra cui quella nella frazione di Villa d'Adige di Badia Polesine (Rovigo);

come da documento inviato al sindaco di Badia Polesine al Compartimento delle FF.SS. di Verona, che la frazione di Villa d'Adige, di circa 1500 abitanti, dista 5 chilometri dal capoluogo e che l'unico servizio pubblico di collegamento è quello gestito dalle Ferrovie;

si prevedono notevoli disagi per la popolazione in periodo scolastico, con la necessità per i genitori di accompagnare gli studenti o a Castagnaro (Km. 3) o a Badia (Km. 5) —:

se non sia ipotizzabile prevedere una fermata a Villa d'Adige almeno per due corse giornaliere, riferite a quelle adoperate dagli studenti delle scuole medie superiori per recarsi alle lezioni in Rovigo o in Legnago. (4-00896)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210

del 1985, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'ente stesso.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato — i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale — quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare un verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, il ministro dei trasporti ha costituito, con decreto ministeriale del 4 luglio 1985, una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'Ente ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estensione di 8.323 chilometri; in questo gruppo rientra la linea in questione;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estensione di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estensione di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per alcune linee di interesse locale presentanti più esigui volumi di traffico e più pesanti disavanzi di gestione già è stata disposta la sostituzione, a partire dal 1° gennaio 1986, dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

A cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio il ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla rideterminazione degli ob-

blighi di servizio pubblico imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto l'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa anche la linea Legnago-Rovigo (su cui insiste la fermata di Villa d'Adige), attuando, per altro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione a partire dal 30 giugno 1988, di autoservizi sostitutivi viaggiatori.

L'Ente delle ferrovie dello Stato rende noto che già sta svolgendo verifiche per quanto attiene alle iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione, automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione), e che già sono state assunte prime iniziative di razionalizzazione, con soppressione di treni poco frequentati e riduzione del periodo giornaliero di esercizio.

In relazione al problema prospettato nell'interrogazione è da evidenziare, per altro, che il testo della legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988) prevede all'articolo 13:

l'adozione da parte dell'Ente delle ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente delle ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione

economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 delle legge 22 dicembre 1984, n. 887, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporti ed operatori privati.

In attesa della definizione e dell'attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

L'Ente delle ferrovie dello Stato comunica, quindi, che nell'ottica del contenimento delle spese di esercizio, dal 31 maggio 1987 è stato ristrutturato l'orario dei treni circolanti sulla linea Verona-Legnago-Rovigo, adeguando il servizio alle effettive esigenze e sopprimendo, anche per migliorare la velocità commerciale, le fermate prima previste a Villa d'Adige, Salvaterra e Ramodipalo, caratterizzate da scarsissima utilizzazione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

FINCATO. — Al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso

che in Vicenza in viale San Lazzaro (di fronte al civico 177) è situato un capannone, non identificato se trattasi di inceneritore o meno, ma sta di fatto che quotidianamente, ad intervalli, fuoriesce dal camino un fumo nero e di odore acre intenso;

che a seconda della bassa pressione atmosferica, vento o altra condizione il fumo viene dirottato in tutta la zona;

che nella predetta zona, a pochi metri di distanza dal capannone è ubicata una scuola materna, una scuola elementare oltre a diversi stabili abitativi;

un esposto, datato 7 novembre 1987, a firma di molti abitanti della zona, indirizzato alle autorità locali per la tutela dell'ambiente, dove viene appunto denunciata l'insostenibile e gravosa situazione —:

se vi è stata un'ispezione adeguata per verificare il tipo di materiale che viene bruciato e da cui deriva il fumo;

se è stato accertato il grado di nocività e di inquinamento dell'aria;

quali provvedimenti intende adottare per quanto di sua competenza.

(4-03200)

RISPOSTA. — Con riferimento al problema della fuoriuscita di fumo nero di origine non identificata dai camini di un capannone situato nella città di Vicenza, si trasmettono le esaurienti notizie assunte presso la prefettura locale.

Lo stabilimento al quale si fa riferimento risulta essere la Ditta Golin MD e C società in accomandita semplice con sede in viale San Lazzaro n. 110, la cui attività è la lavorazione del legno (trancieria, segheria).

I disagi lamentati dalla popolazione per l'inquinamento atmosferico erano attribuibili alle emissioni di fumo prodotte dalla cattiva combustione della caldaia per produzione di vapore, alimentata a sfridi di legno.

Persistendo la ditta nell'inerzia a mettere in atto gli idonei sistemi di abbattimento fumi, il sindaco di Vicenza emetteva il 9 dicembre 1987, su proposta del settore igiene pubblica dell'USL n. 8, ordinanza di sospensione della specifica attività.

Nel gennaio 1988 l'attività sospesa è stata ripresa previa verifica dell'installazione e del buon funzionamento del sistema di trattamento fumi adottato.

A tutt'oggi non sono pervenute nuove segnalazioni di disagi o lamentele da parte della popolazione residente in zona.

Il Ministro dell'ambiente: RUFFOLO.

FINI E MATTEOLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

il Consorzio FESPI con sede in Roma, via Archimede, n. 72, sta procedendo alla costruzione dell'ultimo tratto della linea « Direttissima » da Olmo a Figline Valdarno;

detto Consorzio ha eseguito per conto delle FF.SS. l'esproprio dei terreni interessati al tracciato del quadruplicamento della linea ferroviaria Roma-Firenze —:

se sono degne di fondamento le voci secondo le quali il Consorzio FESPI, concessionario dell'ente FF.SS., avrebbe adottato criteri difformi nei singoli lotti, in fasi successive diverse, nella liquidazione di quanto dovuto ai coltivatori diretti per la cessione dei terreni. Risulta infatti, all'interrogante, che contrariamente alle procedure solitamente adottate per la liquidazione di quanto dovuto per l'esproprio dei terreni ai coltivatori diretti, nel primo lotto dei lavori (località « Il Matto » — comune di Arezzo), il Consorzio avrebbe indotto gli agricoltori, carpando la loro buona fede, a sottoscrivere con tratti di « cessione volontaria » con ingente detrimento economico e spese notevoli a carico degli interessati. (4-02991)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il consorzio FESPI è concessionario per conto dell'ente stesso per i lavori di completamento della linea direttissima Roma-Firenze nella tratta Arezzo-Figline. In qualità di concessionario ha titolo e mandato ad esplicitare l'intera procedura di espropriazione in nome e per conto dell'Ente delle ferrovie dello Stato che si è riservato la funzione di vigilanza e di controllo sulle varie fasi della procedura stessa.

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa, in merito al quesito sollevato nell'interrogazione, che l'istituto della cessione volontaria è previsto esplicitamente dalle leggi vigenti come alternativa all'espropriazione per causa di pubblica utilità; addirittura ne favorisce l'applicazione prevedendo per le ditte espropriande che optano per la suddetta cessione volontaria una specie di pre-

mio d'ufficio consistente in una maggiorazione del 50 per cento rispetto alla indennità d'esproprio, computata sulla base dei cosiddetti VAM (valori agricoli medi) che apposite commissioni provinciali provvedono ad aggiornare ogni anno.

Nel caso particolare in cui gli espropriandi siano coltivatori diretti, la predetta maggiorazione sale al 200 per cento consentendo così al proprietario espropriato di venire indennizzato con aliquote triple rispetto ai valori agricoli medi.

Inoltre poiché la cessione volontaria è un atto tra due parti, rientrante sotto le norme del regime privatistico, essa interrompe la procedura d'esproprio ed autorizza, di conseguenza, la stesura di un normale contratto che dovrà essere stipulato alla presenza di un notaio. Nell'atto stesso dovrà anche essere trascritto che le relative spese di stipula saranno sostenute tra le due parti secondo un preventivo accordo.

L'Ente delle ferrovie dello Stato evidenzia inoltre che:

il consorzio FESPI ha sempre operato con gli stessi criteri in tutti i cinque lotti in cui è ripartita la concessione;

ha sempre consigliato alle ditte espropriande la soluzione della cessione volontaria che, oltre alle maggiorazioni suddette, garantisce anche una maggiore celerità nella liquidazione delle indennità, in linea con gli indirizzi dati dall'ente stesso;

non sussiste, pertanto, l'ipotizzato deterioramento economico; infatti la cessione volontaria garantisce addirittura la triplicazione delle indennità base nel caso di coltivatori diretti;

con l'intestazione delle spese notarili a carico delle ditte espropriande non si è voluto certo carpire la buona fede delle stesse in quanto di detta soluzione è sempre stata fatta esplicita menzione in apposito articolo dello stesso contratto, liberamente sottoscritto da entrambe le parti.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

GABBUGGIANI E MATULLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

il ripristino della tratta Firenze-San Piero a Sieve della ferrovia Faentina può essere definito un'esigenza essenziale come occasione determinante di sviluppo del comprensorio, nel quadro di un più razionale collegamento tra le regioni Emilia Romagna e Toscana;

nonostante il netto prevalere dei giudizi positivi e gli innumerevoli impegni assunti nel tempo a favore di tali progetti, esso è stato di fatto rinviato oltre ogni limite ragionevole, tanto che è stato necessario arrivare al 1981 per ottenere un primo finanziamento di 19 miliardi;

nonostante il progetto approvato in tale occasione e l'affidamento dei lavori alla ditta A.LO.SA. di Roma, poco o niente è stato fatto nel corso degli ultimi sei anni;

attualmente l'intero ripristino della tratta Firenze-San Piero a Sieve è stato rifinanziato con successivi piani di investimento;

nonostante le esistenti disponibilità finanziarie, si stenta ancora a dare ai lavori un avvio definitivo, stante l'inspiegabile ritardo dell'ente ferrovie dello Stato nell'approvare i lavori per il tratto San Piero a Sieve-Vaglia e stante le difficoltà dei comuni direttamente interessati nel concedere le prescritte autorizzazioni ambientali con particolare riferimento al tratto Firenze-Caldine, ove sussistono obiettive difficoltà di inserimento ambientale, comunque superabili e non tali da giustificare i ritardi accumulati —:

se l'ente ferrovie dello Stato e gli enti e le amministrazioni cui competono scelte e decisioni in merito alla tratta Firenze-San Piero a Sieve intendono rompere ogni ulteriore indugio e assumere con la massima urgenza i provvedimenti del caso e se intende rimuovere gli eventuali ostacoli sollecitando l'ente ferrovie dello Stato a dare avvio ai lavori del

tratto San Piero a Sieve-Vaglia per il quale esistono da anni i benestari necessari; e se intende superare gli eventuali ostacoli che si frappongono alla realizzazione della ferrovia Firenze-San Piero a Sieve con beneficio delle popolazioni interessate e dello sviluppo sociale ed economico dell'intero comprensorio onde poter disporre del collegamento entro i tempi stabiliti (1990). (4-02636)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il decreto del ministro dei trasporti del 10 settembre 1981, n. 1881 (relativo al programma di utilizzo dello stanziamento di 12.450 miliardi di lire autorizzato dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, per l'attuazione di un programma integrativo di interventi di potenziamento della rete ferroviaria) ha destinato l'importo di 15 miliardi di lire al ripristino del tratto Firenze-San Piero a Sieve della linea Firenze-Faenza, compresa la realizzazione di un impianto di controllo centralizzato del traffico (CTC) e l'importo di quattro miliardi di lire alla realizzazione di un analogo impianto di CTC sulla linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve per migliorarne le condizioni di esercizio.*

Dopo lo svolgimento delle procedure preliminari per l'approvazione dei progetti relativi a tali interventi, l'Ente ferrovie dello Stato provvede alla prequalificazione delle imprese, dei consorzi e dei raggruppamenti da invitare alla relativa gara. Per altro, i problemi insorti sulla disponibilità dei finanziamenti (dei quali la legge n. 17 del 1981 prevede un'integrazione, ove necessario, per far fronte a maggiori occorrenze, mediante le leggi finanziarie) comportarono uno slittamento della data di esperimento della gara per l'affidamento delle suindicate in regime di concessione di prestazione integrata all'impresa ALOSA società per azioni di Roma, con gara effettuata nel luglio 1983.

L'intero complesso degli interventi, compresa la soppressione degli attraversamenti a raso riscontrati incompatibili con livelli accettabili di servizio e con l'istituzione di nuove fermate viaggiatori, comportava una

spesa effettiva, periziata ai prezzi del 1981, di 73,085 miliardi di lire ed oggi valutabile in circa 160 miliardi di lire.

Il progetto approvato in linea tecnica prevedeva:

A) — per la tratta Firenze-San Piero a Sieve:

il ripristino della sede, opere d'arte e gallerie della tratta Firenze-San Piero a Sieve;

la realizzazione di tre nuovi posti di incrocio, onde consentire una maggiore capacità di circolazione, in corrispondenza delle località il Cionfo, Fontebuona e Campomigliaio e di tre nuove fermate viaggiatori al servizio dei nuovi insediamenti in località Piano del Mugnone, Mimmole, Cercina;

la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due attuali della Firenze-Chiusi, fra il bivio Pellegrino e la stazione di Firenze Santa Maria Novella;

il ripristino del raccordo per la stazione di Firenze Campo Marte;

la ricostruzione degli impianti di armamento;

l'installazione dei nuovi sistemi di controllo, sicurezza, segnalamento e telefonici;

la soppressione della quasi totalità dei passaggi a livello preesistenti.

B) — per la tratta San Piero a Sieve — Borgo San Lorenzo:

l'installazione dei nuovi sistemi di controllo, sicurezza, segnalamento e telefonici;

la realizzazione dell'impianto di centralizzazione della manovra degli scambi (ACEI) nella stazione di Borgo San Lorenzo;

la costruzione di un fabbricato per il dirigente centrale operativo dell'impianto CTC nella stazione di Borgo San Lorenzo.

C) — per la linea Borgo San Lorenzo — Pontassieve:

l'installazione del nuovo sistema di controllo, sicurezza, segnalamento e telefonico sull'intera linea;

la soppressione di alcuni passaggi a livello.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che poiché il finanziamento inizialmente disponibile era di 20,6 miliardi di lire (15 per il ripristino, 4,6 per il CTC tra Pontassieve e Borgo San Lorenzo, uno per alloggi da ricostruire), cui si aggiunsero, con legge n. 130 del 1983, 3,1 miliardi di lire per revisione prezzi e 6,1 miliardi di lire per interventi tra San Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo approvati sui fondi annuali di bilancio con decreto ministeriale n. 822 del 1984, ha ritenuto di conferire una determinata funzionalità all'investimento fin dalla prima tranche finanziaria, in modo da conseguire concreti benefici indipendentemente dal completamento dell'opera.

Fu, quindi, prevista l'esecuzione di un primo lotto funzionale di opere che, tenuto conto dell'opportunità di dare precedenza al collegamento con Firenze, comprendeva:

il ripristino della sede, compreso l'attrezzaggio tecnologico della tratta tra l'ex bivio Pellegrino e Caldine;

l'attrezzaggio con CTC della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve, compresi i nuovi ACEI della stazioni di Vicchio e Rufina;

l'allungamento a modulo, atto a consentire gli incroci dei treni nella stazione di Contea-Londa.

In fase di definizione del progetto esecutivo ed a seguito delle numerose varianti progettuali richieste dalla regione Toscana con delibera del 5 novembre 1984, n. 11874 con la quale veniva raggiunta l'intesa urbanistica ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, il costo degli interventi si dimostrò superiore a quanto preventivato. Fu, pertanto, emesso ed approvato con de-

creto ministeriale del 19 dicembre 1985, n. 3619 il primo atto integrativo alla convenzione n. 33 del 1984 stipulata con l'impresa ALOSA, che permetteva l'avvio dei lavori infrastrutturali per circa cinque chilometri, nel tratto tra Caldine ed il chilometro 4+207 e di ammodernamento della Borgo San Lorenzo-Pontassieve per un importo complessivo di 13,7 miliardi di lire.

Con tale decreto furono, altresì, concessi ulteriori 2,139 miliardi di lire per gli interventi di soppressione di 12 passaggi a livello sulla linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve e di due passaggi a livello sulla tratta san Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo.

Contemporaneamente all'effettivo avvio (metà febbraio 1986) delle opere sulle tratte suddette, i comuni di Firenze e Fiesole, che fino a quel momento non avevano avanzato riserve, hanno rappresentato l'esigenza di una più approfondita verifica degli aspetti paesaggistici. Per la parte dei lavori ricadenti nel territorio del comune di Fiesole è stata, quindi, attuata una nuova revisione dei progetti, già definiti ai fini urbanistici con la regione Toscana, che è stata approvata con delibera del consiglio comunale di Fiesole del 23 dicembre 1986 n. 715.

L'Ente ferrovie dello Stato evidenzia che, per altro, tale delibera comprendeva una serie di prescrizioni e di indicazioni di dettaglio che hanno comportato un'ulteriore rielaborazione di gran parte degli elaborati progettuali, condotta in stretta collaborazione con l'ufficio urbanistico del comune di Fiesole.

Tale attività ha richiesto circa tre mesi di tempo e si è conclusa nell'aprile 1987 con la trasmissione, da parte di detto comune, del complesso degli elaborati progettuali approvati, al concessionario, alla regione Toscana ed allo stesso Ente ferrovie dello Stato.

L'Ente ferrovie dello Stato fa notare che analogo, ma ancor più difficile iter approvativo ha avuto il progetto di ripristino delle opere ricadenti nel comune di Firenze, tant'è che solo con la deliberazione di giunta municipale del 24 novembre 1987, n. 7349 si è ottenuta l'autorizzazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del

1939, sulle aree sottoposte a tutela paesaggistica; con tale autorizzazione rimane comunque indefinita la situazione del passaggio a livello sulla via Salviati per il quale è stato richiesto di ricercare ulteriori soluzioni progettuali (oltre a quelle già presentate) per una possibile sua soppressione.

Ovviamente le difficoltà incontrate per il rilascio delle suddette autorizzazioni, evidenziate dall'Ente ferrovie dello Stato, hanno comportato notevoli ritardi nell'esecuzione delle opere previste nel primo atto integrativo alla convenzione n. 33 del 1984 con l'impresa ALOSA, nonché un sensibile aggravio dei costi, derivante sia dalla revisione prezzi sia dalle modifiche richieste dagli enti locali.

Ultimo ostacolo per il completamento dei lavori previsti nella prima fase esecutiva, resta quello del rilascio del benestare da parte dell'ANAS del progetto di una variante stradale, già approvata dalla regione e dal comune di Fiesole ai fini ambientali ed urbanistici per la soppressione di un passaggio a livello sulla strada statale n. 32 in località Calderaio (comune di Fiesole).

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che il concessionario provvede anche all'invio alla regione Toscana ed agli altri enti competenti, per il raggiungimento dell'intesa urbanistica e dell'autorizzazione per le aree tutelate, del progetto di ripristino del successivo tratto Caldine-Vaglia (la tratta Vaglia-San Piero a Sieve fu approvata con deliberazione della giunta regionale toscana già nel 1980), in data 16 marzo 1985; il progetto ha già riportato l'approvazione della regione Toscana con delibera del 13 ottobre 1986, n. 9531 con diverse prescrizioni, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, del comune di Vaglia (delibera consiglio comunale del 27 gennaio 1987, n. 59) e del comune di Fiesole (delibera consiglio comunale del 6 marzo 1986, n. 122) ai sensi della legge n. 1497 del 1939, mentre manca tuttora l'autorizzazione del comune di Sesto Fiorentino ai fini dell'inserimento ambientale per le diverse prescrizioni richieste dalla commissione beni ambientali (sono in

corso ulteriori intese per la definitiva autorizzazione).

Rileva, ancora, l'Ente ferrovie dello Stato che per le opere di ripristino della tratta Firenze-San Piero a Sieve e di ammodernamento della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve è stato previsto un rifinanziamento di 59 miliardi di lire con la legge n. 887 del 1984, fino a raggiungere la disponibilità complessiva di lire 90.983.690.000, e che le ulteriori occorrenze per il completamento di detti interventi sono state inserite nel decreto del ministro dei trasporti 5 marzo 1987, emanato di concerto con il ministro del tesoro — che ha approvato un piano poliennale di investimenti dell'Ente ferrovie dello Stato, per un importo complessivo di 41 mila miliardi di lire, da realizzare nei limiti delle risorse che sarà possibile individuare nel quadro delle complessive disponibilità del bilancio dello Stato in sede di leggi finanziarie.

A seguito delle difficoltà che si andavano incontrando con la commissione beni ambientali per le opere di ripristino tra Firenze e Caldine e poiché il concessionario aveva già consegnato la progettazione esecutiva del tratto Vaglia-San Piero a Sieve, fu predisposto ed inviato all'approvazione del consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato, nel mese di marzo 1987, il successivo atto addizionale alla convenzione n. 33 del 1984 che avrebbe permesso di operare anche sulla tratta Fontebuona-San Piero a Sieve, ove non sussistono più problemi connessi ad approvazioni urbanistico-paesaggistiche, elevando così l'importo della convenzione a lire 54 miliardi circa.

Tale proposta, se poteva risultare non in linea con l'ipotesi iniziale di procedere per attivazioni successive da Firenze verso Borgo San Lorenzo, alla luce dei fatti appariva la sola soluzione che consentiva di non vanificare gli stanziamenti disponibili.

L'Ente ferrovie dello Stato rileva, quindi, che si potrebbero aprire due fronti di avanzamento dei lavori di ripristino, uno da Firenze, l'altro da San Piero a Sieve, che verrebbero a ricongiungersi verso Montorsoli nella tratta ove, sin da ora, si stanno

manifestando le maggiori difficoltà procedurali ed operative.

L'Ente ferrovie dello Stato comunica che i lavori sono in corso per quanto reso possibile nel quadro generale, innanzi trattenuto, sulla tratta Firenze-Caldine della linea Faentina e sulla linea Borgo San Lorenzo Pontassieve e ad oggi risultano eseguite opere per circa 11 dei 13,7 miliardi del primo atto integrativo.

A condizione che si perfezionino le procedure approvative entro un ragionevole lasso di tempo e che il flusso finanziario non si interrompa, l'Ente ferrovie dello Stato prevede, quindi, che l'attivazione dell'intero ripristino della linea Faentina potrebbe avvenire per il 1991, mentre il CTC della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve potrebbe essere completato per l'orario invernale del 1989.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

GASPAROTTO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

con decreto ministeriale 1° ottobre 1987, n. 107, senza la preventiva consultazione dell'Amministrazione regionale e della provincia di Pordenone che dal 1° luglio 1987 ha assunto funzioni di Autorità di Bacino di Traffico, il Ministro ha « decretato la soppressione dell'esercizio ferroviario nella linea secondaria S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza » e che la autocorse sostitutive dell'A.T.A.P. di Pordenone proseguono in via del tutto provvisoria su autorizzazione della regione, applicando le tariffe del trasporto pubblico locale che sono, come è noto, di gran lunga superiori a quelle praticate dalle ferrovie;

il Compartimento F.S. di Trieste con proprio provvedimento amministrativo ha provveduto alla soppressione del servizio merci cui era abilitata la stazione F.S. di Spilimbergo e la linea secondaria Pinzano-Casarsa della Delizia, linea che da tempo ha soppresso il servizio passeggeri sostituendolo con autocorse;

tali provvedimenti contrastano con gli orientamenti e le scelte del Piano Regionale Integrato dei Trasporti che la regione Friuli-Venezia Giulia si è data recentemente e che prevedono, appunto, un recupero delle linee F.S. secondarie e concesse, sia pure in un quadro di nuove normative che prevedano un coinvolgimento diretto dell'amministrazione regionale;

i provvedimenti assunti dall'Ente ferroviario contrastano con lo spirito e la lettera del « Protocollo d'intesa » elaborato tra il Ministero dei trasporti, l'Ente Ferrovie dello Stato e la regione autonoma Friuli-Venezia Giulia di cui alla Delibera 4313 del 3 settembre 1987, documento che prevede l'obbligo « dell'informazione reciproca e del coordinamento di tutti gli interventi programmati o da programmare riguardanti le ferrovie » —:

quali iniziative siano state adottate o siano programmate per risolvere i problemi relativi al recupero delle linee secondarie così come prospettato dalle autonomie locali e recepito nell'ipotesi di Piano Regionale Integrato dei Trasporti;

se ritiene che si debbano emanare precise direttive al Compartimento F.S. interessati (Trieste e Venezia) per:

a) revocare la soppressione del servizio merci della Stazione F.S. di Spilimbergo e della linea Pinzano-Casarsa della Delizia;

b) il ripristino del sistema delle autocorse sostitutive del servizio ferroviario nella linea San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza. (4-03815)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985 prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione

degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente delle ferrovie dello Stato.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato (i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale) quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, il ministro dei trasporti ha costituito, con decreto ministeriale del 4 luglio 1985, una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'Ente delle ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estensione di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estensione di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estensione di 2.245 chilometri per le quali i servizi ferroviari potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per alcune linee di interesse locale, con volumi di traffico più esigui e maggiori disavanzi di gestione, già è stata disposta la sostituzione, a partire dal 1° gennaio 1986, dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

A cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni emerse da tale studio e dei contatti che in merito al problema sono intercorsi con le diverse regioni, il ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla rideterminazione degli

obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente delle ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto l'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato:

a mantenere la soppressione del servizio viaggiatori e merci su rotaia, con istituzione di autoservizi viaggiatori, su un gruppo di linee di interesse locale caratterizzate da esigui volumi di traffico per le quali già era stata precedentemente disposta la ristrutturazione del servizio ferroviario, tra le quali sono comprese le linee San Vito al Tagliamento (Pordenone)-Motta di Livenza (Treviso) e Pinzano-Casarsa (Pordenone);

a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su di un ulteriore gruppo di linee locali, attuando per altro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Per quanto riguarda l'ultimo gruppo di linee, l'Ente delle ferrovie dello Stato già sta svolgendo verifiche per le iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione); ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In relazione al problema prospettato nell'interrogazione giova ricordare che il testo della legge finanziaria 1988 prevede, all'articolo 13, quanto segue:

L'adozione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del consiglio CEE

n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente delle ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione ed attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

Premesso tutto ciò circa gli indirizzi generali in materia di linee ferroviarie di interesse locale, si precisa quanto segue per le due linee citate nell'interrogazione.

Questo Dicastero, con decreti ministeriali, ha disposto la soppressione del servizio viaggiatori su rotaia sulle linee Pinzano-Casarsa e San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza e l'istituzione di autoservizi con mantenimento del servizio merci in regime di raccordo.

Stante il ridottissimo servizio svolto è apparsa del tutto antieconomica l'effettuazione di detti servizi merci e con il citato decreto ministeriale del 15 aprile 1987, è stato soppresso il relativo obbligo con la conseguente disabilitazione di tutte le stazioni delle stesse linee, ivi compresa quella di Spilimbergo (Pordenone) sulla linea Pinzano-Casarsa.

Per la linea San Vito-Motta il servizio merci in regime di raccordo risultava da tempo sospesa a causa di un esteso dissesto idrogeologico della zona attraversata; quindi in assenza di prospettive circa la

possibilità di svolgimento di un'utile funzione da parte della stessa linea, nonché a seguito di intese intercorse con gli enti statali, regionali e locali interessati, con decreto del ministro dei trasporti del 31 ottobre 1987 è stata autorizzata la soppressione per l'Ente delle ferrovie dello Stato di tutti gli obblighi di effettuazione dei servizi ferroviari.

Per la linea Pinzano-Casarsa si potrà, invece, eventualmente procedere al ripristino del servizio merci (i cui oneri ricadrebbero sull'Ente delle ferrovie dello Stato, essendone stato soppresso, come sopra detto, il relativo obbligo) soltanto se dovessero concretizzarsi volumi di traffico tali da far emergere un interesse commerciale delle ferrovie dello Stato, ovvero, se d'intesa con enti esterni, risulti possibile concordare iniziative atte ad eliminare la possibilità degli stessi servizi merci.

In attesa della definizione degli accordi previsti dalla legge n. 67 del 1988 circa il definitivo assetto delle linee in argomento, è stato stipulato tra le ferrovie dello Stato e l'Azienda trasporti automobilistici provinciali (ATAP) di Pordenone un contratto per l'affidamento alla stessa ATAP, per il periodo 1° gennaio 1988-28 maggio 1988, dell'effettuazione degli autoservizi sostitutivi delle ferrovie dello Stato delle linee Pinzano-Casarsa e San Vito-Motta di Livenza (prolungato, per evitare trasbordo a San Vito, fino a Casarsa) sui quali verranno applicate le condizioni e tariffe delle ferrovie dello Stato.

Infine, circa il protocollo d'intesa sottoscritto in data 25 febbraio 1988 tra il ministro dei trasporti, la Direzione generale della motorizzazione civile trasporti in concessione, l'Ente delle ferrovie dello Stato e la regione Friuli-Venezia Giulia, si precisa che l'impegno, nello stesso previsto di ricercare il coordinamento di tutti gli interventi relativi al trasporto viaggiatori di massa nelle aree urbane di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia non investe evidentemente le due linee suindicate, per le quali, come sopra detto, sono comunque intervenuti, e continueranno ad intervenire, contatti con gli organi regionali interessati in merito al

provvedimento che per le stesse dovranno essere assunti nel più generale contesto del riassetto gestionale delle linee a scarso traffico.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

GEI — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

l'articolo 126 del codice della strada prevede che i veicoli adibiti ai servizi di polizia, antincendio nonché di autoambulanza, possono azionare i dispositivi supplementari acustici d'allarme durante urgenti esigenze di servizio;

con decreto 17 ottobre 1980 del ministro dei trasporti si modificavano sperimentalmente le caratteristiche acustiche dei dispositivi d'allarme dei veicoli di cui sopra, previsti dagli articoli 210 e 211 del regolamento di esecuzione del codice della strada;

a causa dell'aumento continuo dei veicoli in circolazione e della conseguente aumentata rumorosità ambientale, detti dispositivi acustici supplementari spesso risultano inefficaci e non vengono uditi, creando gravi rischi agli addetti dei servizi d'emergenza e agli utenti della strada;

spesso, vista la genericità delle modalità di utilizzo di questi dispositivi, previste dal primo comma dell'articolo 126 del codice della strada, viene fatto di essi un abuso, in particolare nelle ore notturne —:

se intenda dopo questa fase sperimentale di dover provvedere a determinare un aumento di potenza sonora di questi dispositivi e di procedere ad una più puntuale regolamentazione delle modalità d'uso. (4-04058)

RISPOSTA. — *L'inquinamento acustico da rumore, specialmente nei centri urbani, è un fenomeno deterioro connesso soprattutto al traffico; rilievi tecnici hanno evidenziato che in molte zone è ampiamente*

superata la soglia di tollerabilità umana al rumore.

Non si ritiene, pertanto, proficuo aumentare il livello sonoro dei dispositivi che per la loro tonalità rendono già sufficiente individuabili i veicoli da cui provengono i suoni e che innegabilmente, anche se necessari, contribuiscono in maniera notevole al predetto inquinamento da rumore.

Si rammenta, infine, che nei centri urbani è vietata ogni segnalazione acustica da parte di autoveicoli diversi da quelli addetti ai servizi di polizia, antincendi, nonché di autoambulanze, tranne che nei casi di pericolo immediato.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

GRILLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

la linea ferroviaria Parma-La Spezia attraversa una zona — la Val Taro — a forte pendolarismo su Parma per motivi di lavoro e di studio;

spesso si registrano ritardi consistenti dei treni che percorrono tale linea con conseguenti gravi disagi personali, familiari e di ingresso al lavoro o alle scuole di operai, impiegati e studenti;

in particolare, il treno n. 11912 con partenza da Borgo Val di Taro alle 11,31 di cui si servono numerosi pendolari che svolgono attività lavorativa nei turni del pomeriggio e che dovrebbe arrivare a Parma alle 12,34 registra quasi sempre consistenti ritardi che talvolta superano i 40 minuti;

conseguentemente si produce ritardo nella partenza da Parma del treno n. 11915 delle 12,56 formato dallo stesso materiale rotabile con ulteriori conseguenze negative su orario, coincidenze e con ulteriori disagi per chi deve rientrare;

nei giorni scorsi circa 100 pendolari (lavoratori e studenti) hanno lamentato l'attuale insostenibile situazione di disagio rivolgendo una apposita petizione — corredata da firme ed estremi del docu-

mento di riconoscimento — alle autorità locali, alla Direzione del compartimento di Firenze e della stazione di Parma delle Ferrovie dello Stato —

se non ritenga il ministero dei trasporti di sollecitare un intervento urgente delle FF.SS. teso a fare tutto il possibile per rimuovere le cause dei ritardi sulla linea Parma-La Spezia e per corrispondere alle richieste dei firmatari della suddetta petizione. (4-05199)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che le lagnanze espresse da un gruppo di pendolari per l'irregolare marcia del treno 11912 della linea pontremolese (partenza da La Spezia alle ore 10,23 ed arrivo a Parma alle ore 12,34) sono giustificate, ma che, nel contempo, sono anche comprensibili i motivi che causano i rallentamenti lamentati. Infatti, i lavori in corso lungo la linea — fra La Spezia e Vezzano (Trento) e fra Pontremoli (Massa Carrara) e Borgo Taro — ritardano l'effettuazione degli incroci fra il treno 11912 ed i treni 833 e 11911; gli inevitabili rallentamenti, indispensabili a causa delle opere in corso, sono quantificabili nell'ordine di 11 minuti. Il ritardo accumulato dal'11912, talvolta, è dovuto anche alla necessità del distanziamento, sul tratto La Spezia-Vezzano, di tale treno con il treno 2125, che parte da La Spezia alle ore 10,19.*

Il ritardo con cui l'11912 giunge a Parma si ripercuote inevitabilmente sul treno 11915, che parte da Parma alla volta di La Spezia alle 12,56, provocandone la mancata coincidenza a Fornovo per Fidenza (Parma) con il treno 6756 ed incidendo negativamente sulla regolarità di marcia del treno 11710 che arriva a Parma alle ore 14,15.

L'Ente delle ferrovie dello Stato assicura che sono state impartite disposizioni per ridurre il ritardo del treno 11912 rispetto al 2125 e per garantire una più sollecita informazione in caso di anormalità.

L'Ente delle ferrovie dello Stato, informa, per altro, che i lavori più importanti tra Pontremoli e Borgo Taro sono terminati; i restanti interventi, che penalizzano

la marcia del treno 11912 con non oltre dieci minuti di ritardo, sono, ormai, avviati alla conclusione.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

GRIPPO E MARTUSCELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che—

il bando di qualificazione recentemente pubblicato dalle Ferrovie dello Stato per i lavori di costruzione della II linea ad alta velocità Roma-Napoli prevede che per la realizzazione di un lavoro di 200 miliardi occorranza imprese che abbiano fatturato 600 miliardi per il triennio o consorzi in cui il 60 per cento di detti importi sia coperto da non più di quattro imprese;

in tale maniera vengono automaticamente escluse non solo la grande impresa regionale, ma anche l'imprenditoria minore;

pertanto è facile dedurre che se nessuna modifica sarà apportata al bando per consentire l'accesso alla III fascia delle associazioni temporanee di piccole imprese (30 miliardi nel triennio), ancora una volta si verificherà un'occasione di totale esclusione per l'imprenditoria minore;

inoltre la possibilità di dare vita a concentrazioni di imprese minori, che siano in grado di garantire funzionalità tecnica e finanziaria al soggetto appaltante, rappresenta l'unica possibilità per accedere ai lavori tecnologicamente avanzati, di produrre fatturato e quindi di crescere —:

quali iniziative il ministro intenda adottare affinché tale situazione di grave danno economico per le imprese meridionali non si verifichi come previsto dal bando in questione. (4-03855)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che la selezione delle imprese effettuate in base ai criteri citati dagli interroganti, nasce dalla necessità di costi-*

tuire dei nuclei imprenditoriali che, sotto gli aspetti sia organizzativo, sia tecnico, sia economico-finanziario, diano ampie garanzie di realizzare, nel termine di due anni, un lotto di opere, quali quelle previste per la nuova linea alta velocità Roma-Napoli.

Assicura questa prioritaria esigenza, non si è trascurato certo l'imprenditoria media e piccola. Infatti il bando di qualificazione prevede che dei raggruppamenti di imprese possano far parte anche imprese medie non in possesso dei requisiti richiesti per le imprese principali, fino alla concorrenza del quaranta per cento del fatturato di 600 miliardi. Inoltre è previsto che i soggetti aggiudicatari dei lavori, comunque costituiti, debbano riservare l'esecuzione del 25 per cento dei lavori ad imprese aventi sede legale nella regione interessata dai cantieri.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LAMORTE. — Al Ministro dei trasporti.
— Per sapere — premesso che

a seguito del terremoto del 1980 la linea ferroviaria Potenza-Bari delle ferrovie Calabro Lucane risultò danneggiata con conseguente interruzione;

i danni si rivelarono particolarmente pesanti nella tratta Irsina-Gravina a causa di un ponte pericolante;

seppure dopo 8 anni, i lavori di riparazione del predetto ponte risultano recentemente ultimati, senza che sia ripresa la circolazione dei treni, costringendo i viaggiatori al disagio del doppio transbordo treno-autobus-treno —

i motivi per i quali la linea ferroviaria non viene nuovamente attivata e quali provvedimenti si ritiene di adottare per eliminare in tempi brevi l'inspiegabile interruzione. (4-05135)

RISPOSTA. — Dal giorno 5 aprile 1988 è iniziato il preesercizio sulla tratta Irsina-Gravina delle ferrovie calabro-lucane in quanto sono stati ultimati i lavori di ripristino resi necessari dai gravi danni conseguenti agli eventi sismici del 23 novembre 1980.

Il preesercizio ha lo scopo di verificare la perfetta idoneità degli impianti ricostruiti e, pertanto, ove non vengano riscontrati difetti che possano pregiudicare le indispensabili condizioni di sicurezza, si ritiene che entro breve termine la tratta suddetta potrà essere riaperta al normale esercizio.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LAVORATO. — Al Ministro del tesoro.
— Per sapere — premesso che

la signora Iervasi Caterina, nata a Gioiosa Jonica il 16 marzo 1934, ivi residente, in data 24 aprile 1984, ha prodotto istanza al Ministero per ottenere la pensione privilegiata indiretta per il marito Ollio Bruno, dipendente del comune di Gioiosa Jonica, deceduto in data 24 novembre 1983;

il nucleo familiare della richiedente è composto attualmente da n. 8 persone (madre — 7 figli), nessuno dei quali svolge attività lavorativa retribuita;

la pensione privilegiata richiesta rappresenta l'unica fonte di reddito certa per alleviare almeno in parte lo stato di indigenza economica in cui versa quella famiglia;

sono trascorsi più di tre anni dalla data dell'istanza —

i motivi per i quali alla signora Iervasi Caterina non è stata ancora liquidata la pensione privilegiata richiesta. (4-02626)

RISPOSTA. — Questa Amministrazione ha conferito alla signora Caterina Iervasi, quale vedova del signor Bruno Ollio, ex dipendente del comune di Gioiosa Jonica (Reggio Calabria) deceduto in attività di servizio in data 24 novembre 1983, la pensione privilegiata indiretta di annue lire 3.775.500 a decorrere dal 25 novembre 1983, oltre all'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 legge 22 novembre 1962, n. 1646.

Gli atti di conferimento e di pagamento della pensione, appena ultimati, saranno

spediti, rispettivamente, al comune di Gioiosa Ionica ed alla direzione provinciale del Tesoro di Reggio Calabria.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

LEONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

l'Ente Ferrovie aveva deliberato di far sorgere quattro Centri di produzione per la riorganizzazione del traffico a Foggia, Bari, Potenza e Taranto;

il centro di Taranto doveva essere un centro pilota, considerata l'esistenza dell'Italsider, di un porto attrezzato in espansione, di un'agricoltura fiorente;

questo centro doveva organizzare il traffico merci sulla rete ferroviaria, in virtù dell'autonomia decisionale di cui dispone, rendendola più scorrevole e funzionale;

Taranto dopo Bari è il più importante nodo ferroviario con funzione di cardine fra le direttrici Jonico-Adriatica e Campano-Lucano Salentina;

a Taranto esistono impianti e strutture e tecnici adatti al Centro di Produzione e che altrove invece andrebbero creati appositamente con un dispendio inutile di risorse finanziarie —:

perché l'Ente Ferrovie ha spostato il Centro di Produzione da Taranto e quali provvedimenti il ministero dei trasporti intende prendere per ripristinare lo status quo ante. (4-04488)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il regolamento di organizzazione strutturale dell'ente stesso, adottato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato con deliberazione del 12 novembre 1986, n. 598 ed approvato dal ministro dei trasporti con decreto del 9 dicembre 1986, prevede una struttura articolata su cinque dipartimenti, preposti a macroaree organiche di attività, e su cinque direzioni centrali autonome preposte ad attività*

di studio, ricerca, normativa, propulsione, coordinamento e verifica per specifici settori funzionali, nonché sul servizio sanitario.

Lo stesso regolamento prevede un decentramento territoriale articolato sulle direzioni compartimentali e sui nuovi impianti di produzione, che costituiranno le unità operative direttamente preposte alla produzione del servizio ferroviario ed alle attività ad esso relative.

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa che in relazione al carattere di assoluta novità presentato dagli impianti di produzione è stato per essi svolto un preliminare studio di fattibilità, con il concorso della società di consulenza McKinsey, ed è stato previsto l'avvio di una fase di sperimentazione comprendente gli impianti di produzione delle tre officine di grandi riparazioni del materiale rotabile di Bologna, Foligno (Perugia) e Santa Maria La Bruna — preposte alla riparazione di diverse tipologie di materiale rotabile (rispettivamente elettromotrici, locomotive elettriche e carrozze) — e gli impianti di produzione territoriali di Brescia, Udine nord, Ravenna e Messina, preposti, come sopra detto, allo svolgimento del complesso delle attività concernenti tratti di linea e nodi ferroviari.

L'Ente delle ferrovie dello Stato evidenzia che gli obiettivi da raggiungere, con la creazione degli impianti di produzione, sono il miglioramento dell'efficienza ed economicità dei processi produttivi, attraverso l'ottimale combinazione delle risorse, lo snellimento dei regolamenti, l'adozione di nuovi indirizzi di gestione e l'impiego di moderne tecniche per la valutazione e la verifica dei risultati.

Le suddette prime sperimentazioni hanno avuto inizio nel marzo dell'anno 1988 e nel corso del primo semestre, sempre dell'anno 1988, seguiranno altre sperimentazioni, in modo da attivare, almeno, un impianto di produzione territoriale per ogni compartimento.

La fase di messa a punto sperimentale dovrebbe concludersi entro l'anno 1988 e nell'anno 1989 si dovrebbe passare alla attivazione degli impianti di produzione sull'intera rete.

L'Ente delle ferrovie dello Stato comunica che a tal fine sono stati avviati studi preliminari concernenti le tipologie di impianti di produzione da allestire nei diversi compartimenti, ma nessuna definitiva decisione è stata, al momento, assunta al riguardo.

In tale contesto si stanno anche esaminando le possibili ipotesi concernenti il compartimento di Bari e, in relazione alla richiesta avanzata dall'interrogante, l'Ente delle ferrovie dello Stato assicura che nelle conseguenti decisioni sarà ovviamente tenuto debito conto sia delle esigenze di funzionalità organizzativa ferroviaria sia degli altri riflessi presentati dagli impianti di produzione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

sull'aeroporto di Roma Fiumicino esistono due distinti sistemi di trasmissione automatica di informazioni ai naviganti (ATIS), l'uno gli aeromobili in partenza, l'altro per quelli in arrivo;

quest'ultimo risulta avere una portata notevolmente inferiore rispetto a quella del primo, cosicché le trasmissioni destinate agli aeromobili in arrivo vengono ricevute dagli equipaggi solo in prossimità dell'aeroporto e spesso non in tempo utile per l'elaborazione operativa dei dati trasmessi —:

se non ritenga opportuno predisporre l'inversione del tipo di trasmissione fra i due apparati, destinando quello di maggior portata agli aeromobili in arrivo. (4-04133)

RISPOSTA. — *L'Azienda autonoma di assistenza al volo ha fatto sapere che il sistema ATIS (servizio automatico di informazioni terminali) - partenze di Roma-Fiumicino utilizza un trasmettitore radio la cui frequenza 121.700 megahertz è protetta, e pertanto non interferita, nel rispetto del piano di navigazione aerea dell'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), solo se utilizzata dagli aeromobili a terra in ambito aeroportuale.*

Il sistema ATIS-arrivi trasmette le informazioni ai naviganti impiegando la stessa apparecchiatura e frequenza del VOR (radiofaro omnidirezionale in altissima frequenza) di Ostia, utilizzandone conseguentemente, in teoria, la stessa copertura e protezione.

L'Azienda di assistenza al volo non ritiene opportuno procedere all'inversione del tipo di trasmissione poiché, qualora la frequenza ATIS-partenze venisse utilizzata quale ATIS-arrivi, e pertanto a quote e distanze superiori, si potrebbero determinare situazioni interferenziali.

L'inversione del tipo di trasmissione richiederebbe quindi una nuova assegnazione, dopo appropriato coordinamento ICAO internazionale, di frequenza VHF/COM con elevata copertura operativa (110 chilometri/20 mila feet) per l'ATIS-arrivi.

Questo è però contrario, nel rispetto del principio di economicità di gestione dello spettro radioelettrico, a quanto indicato dall'ICAO (e largamente seguito internazionalmente), che raccomanda lo svolgimento del servizio ATIS-arrivi sulla stessa frequenza del VOR (radiosentiero omnidirezionale) (quando disponibile) e l'impiego di una separata frequenza VHF/COM per il servizio ATIS con minore copertura operativa (ATIS-partenze).

Per ovviare agli inconvenienti lamentati l'Azienda di assistenza al volo ha individuato una soluzione tecnica di intervento sull'apparato VOR di Ostia ed ha già formalizzato i relativi provvedimenti tecnico-amministrativi. Si prevede il ripristino del normale svolgimento del servizio ATIS arrivi entro il mese di agosto 1988.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LO CASCIO GALANTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che*

con DM del 24 maggio 1984 e DM del 18 luglio 1984 sono stati banditi i concorsi per professori universitari di ruolo di prima fascia;

che la professoressa Maria Carmela Davani Coco che vi ha partecipato, è stata inclusa nell'elenco dei vincitori relativamente al raggruppamento n. 153 (Filologia inglese);

che alla stessa è stato notificato che non sarà possibile disporre la nomina nonostante vincitrice al concorso in quanto, nelle more della procedura contestuale la suddetta ha superato il 65° anno di età;

secondo legge il concorso avrebbe dovuto essere espletato entro sei mesi dall'insediamento della Commissione, e quindi la professoressa Davani Coco nata il 9 novembre 1921 non avrebbe raggiunto l'età suindicata;

che la stessa in qualità di incaricata stabilizzata, divenuta associata a seguito di giudizio d'idoneità, in base alla modifica 6 della legge 9 dicembre 1985, n. 705, permane in servizio sino al 70° anno —;

quali provvedimenti possano essere attuati per superare positivamente tale assurda contraddizione. (4-03076)

RISPOSTA. — *La professoressa Maria Carmela Davani Coco, benché vincitrice del concorso a cattedre universitarie per il raggruppamento n. 153, non ha titolo a conseguire il provvedimento di nomina in ruolo.*

Infatti, nelle more del perfezionamento degli atti concorsuali approvati con decreto ministeriale del 23 giugno 1987 registrato alla Corte dei conti in data 23 novembre 1987 — la predetta docente è venuta a maturare il diritto al collocamento a riposo, avendo superato il sessantacinquesimo anno di età.

Con riferimento, per altro, all'osservazione, secondo cui la competente commissione giudicatrice avrebbe dovuto portare a termine i propri lavori entro un semestre, si precisa che tale termine non ha valore perentorio, atteso che, ove esso sia scaduto infruttuosamente, alla commissione stessa — in conformità di quanto previsto dall'articolo 3 comma diciannovesimo, della legge n. 31 del 1976 — è posto un onere liberato-

rio, quello cioè di motivare al ministro le cause del ritardo.

Si fa, comunque, presente che, al fine di dirimere in merito ogni eventuale dubbio interpretativo, la questione sarà sottoposta all'esame del Consiglio di Stato, al cui parere l'Amministrazione non mancherà di attenersi.

In relazione, inoltre, al mantenimento in ruolo fino al compimento del settantesimo anno di età, già spettante alla professoressa in argomento nella veste di professore incaricato stabilizzato inquadrato nella fascia degli associati in base alla disposizione di cui all'articolo 6 della legge n. 705 del 1985 (che ha riformulato l'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 si deve evidenziare l'impossibilità di trasferire detto beneficio al professore ordinario.

Si tratta, infatti di un beneficio che compete all'incaricato stabilizzato solo nel suo passaggio nel ruolo degli associati, ma che si perde se il destinatario, attraverso la procedura concorsuale, transita nella prima fascia dei professori ordinari, per la quale l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica del 1980 non prevede il regime derogatorio succitato; in tal senso risulta essersi pronunciato anche il tribunale amministrativo regionale del Lazio con decisione della sezione prima del 1° luglio 1986, n. 832.

Il Ministro della pubblica istruzione: GALLONI.

LORENZETTI PASQUALE, MARRI E PROVANTINI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere, premesso che*

il Consiglio di amministrazione dell'ente ferrovie dello Stato sta per avviare, pur se con ritardo, la sperimentazione di forme di autonomia gestionale e operativa per obiettivi, nell'ottica della legge n. 210 del 1985, che individua nel decentramento la strada da seguire per la riorganizzazione dell'Ente;

tale sperimentazione, prevista dall'articolo 14 del nuovo regolamento, tesa a prefigurare la nuova struttura organizzativa dell'ente ferrovie dello Stato che

dovrebbe articolarsi in impianti di produzione monofunzionali (officine grande riparazione — impianti fissi — ecc.) e polifunzionali (linee ferroviarie);

valutata la necessità di effettuare una sperimentazione volta ad incidere nei punti reali di difficoltà dell'Ente Ferrovie dello Stato al fine di procedere ad una riorganizzazione non formale all'insegna dell'efficienza e della produttività;

sottolineato che per livelli di professionalità e di produttività e per esplicita disponibilità più volte espressa, le officine grande riparazione di Foligno avrebbero dovuto essere già inserite nel suddetto piano di sperimentazione per gli impianti monofunzionali, mentre non sembra ancora emergere da parte dell'Ente ferrovie dello Stato una volontà chiara in questo senso —:

se intenda fornire informazioni sul suddetto programma di sperimentazione, in particolare per ciò che riguarda le Officine grande riparazione;

se gli sia noto se l'Ente delle ferrovie dello Stato abbia già deciso in quali OGR iniziare tale programma e in base a quali criteri;

se intenda assumere iniziative affinché tale sperimentazione coinvolga realtà già mature al Nord, al Centro, al Sud (3 OGR su 16 esistenti), per garantire una sperimentazione ancor più efficace, ai fini della messa a regime di quanto previsto dalla riforma delle ferrovie dello Stato, in particolare per ciò che riguarda le OGR;

se intenda infine intervenire perché siano inserite le OGR di Foligno in tale programma di sperimentazione, considerando non solo la dimensione dell'impianto (è il più grande d'Italia), ma valutando altresì la tradizione di tali officine che sono state e sono all'avanguardia della trasformazione del sistema ferroviario, non solo nel passato, ma anche con la recente scelta di assegnare a Foligno la riparazione delle locomotive elettroniche.

(4-01975)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il regolamento di organizzazione strutturale dell'Ente stesso, adottato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato con deliberazione del 12 novembre 1986, n. 598 ed approvato dal ministro dei trasporti con decreto del 9 dicembre 1986, prevede una struttura articolata su cinque dipartimenti, preposti a macroaree organiche di attività, e su cinque direzioni centrali autonome preposte ad attività di studio, ricerca, normativa, propulsione, coordinamento e verifica per specifici settori funzionali, nonché sul servizio sanitario.

Lo stesso regolamento prevede un decentramento territoriale articolato sulle direzioni compartimentali e sui nuovi impianti di produzione, che costituiranno le unità operative direttamente preposte alla produzione del servizio ferroviario ed alle attività ad esso relative.

L'Ente delle ferrovie dello Stato precisa che in relazione al carattere di assoluta novità presentato dagli impianti di produzione è stato per essi svolto un preliminare studio di fattibilità, con il concorso della società di consulenza McKinsey, ed è stato previsto l'avvio di una fase di sperimentazione comprendente gli impianti di produzione delle tre officine di grandi riparazioni del materiale rotabile di Bologna, Foligno e Santa Maria La Bruna — preposte alla riparazione di diverse tipologie di materiale rotabile (rispettivamente elettromotrici, locomotive elettriche e carrozze) — e gli impianti di produzione territoriali di Brescia, Udine nord, Ravenna e Messina, preposti, come sopra detto, allo svolgimento del complesso delle attività concernenti tratti di linea e nodi ferroviari.

L'Ente delle ferrovie dello Stato evidenzia che gli obiettivi da raggiungere, con la creazione degli impianti di produzione, sono il miglioramento dell'efficienza ed economicità dei processi produttivi, attraverso l'ottimale combinazione delle risorse, lo snellimento dei regolamenti, l'adozione di nuovi indirizzi di gestione e l'impiego di moderne tecniche per la valutazione e la verifica dei risultati.

Le suddette prime sperimentazioni hanno avuto inizio nel marzo dell'anno

1988 e nel corso del primo semestre, sempre dell'anno 1988, seguiranno altre sperimentazioni, in modo da attivare, almeno, un impianto di produzione territoriale per ogni compartimento.

La fase di messa a punto sperimentale dovrebbe concludersi entro l'anno 1988 e nell'anno 1989 si dovrebbe passare alla attivazione degli impianti di produzione sull'intera rete.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LUCCHESI. — *Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile.* — Per conoscere — premesso che

il Consorzio Autonomo del porto di Genova riceve, in base ad una convenzione sottoscritta con le Ferrovie dello Stato, una cifra a fronte del servizio di manovra dei carri ferroviari all'interno della cinta portuale, servizio effettuato direttamente con proprio personale del C.A.P. di Genova;

con il diminuire del traffico portuale, ed in particolare di quello ferroviario, si sarebbe portati a pensare che questa cifra decresca e che la stessa invece, per uno strano meccanismo, continua ad aumentare di anno in anno, assumendo ormai l'aspetto di una vistosa « beneficenza » elargita dalle FF.SS. al Porto di Genova, che emergerebbero — dai dati dell'ultimo triennio — le seguenti risultanze:

Introiti dalla Convenzione	
1984	27.796.217.831
1985	30.851.733.188
1986	32.500.000.000
Spese sostenute	
1984	20.170.330.107
1985	20.841.079.900
1986	18.057.000.000
Ricavi CAP	
1984	7.625.887.724
1985	10.010.653.288
1986	14.443.000.000

se tale descritta situazione risponda a verità e se non si ritenga comunque opportuno e necessario intervenire per realizzare un migliore equilibrio nei rapporti tra i due Enti, tenendo conto dei preminenti interessi della collettività nazionale e dell'utenza portuale e della necessità di intervenire rapidamente sulle carenze strutturali che impediscono un utilizzo ottimale delle potenzialità innovative delle FF.SS. per la movimentazione delle merci connesse ai traffici marittimi. (4-02666)

RISPOSTA. — *La legge del 17 dicembre 1971, n. 1157, ha demandato alla competenza degli enti portuali di Genova, Savona e Napoli la disciplina del servizio ferroviario nell'ambito dei rispettivi porti, statuendo, altresì, che, con apposite convenzioni, fossero stabilite le spese connesse all'espletamento di detto servizio da porre a carico delle ferrovie dello Stato.*

A seguito di trattative, le ferrovie dello Stato e gli enti portuali hanno definito, nei termini sottoindicati, i contenuti di dette convenzioni (di norma della durata di un quinquennio):

fabbisogno organico di personale occorrente per svolgere il servizio;

costo medio dell'unità lavorativa, determinato in applicazione del contratto collettivo nazionale di categoria;

quota di ammortamento, esercizio e manutenzione dei mezzi e delle varie attrezzature impiegate.

L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che con la convenzione stipulata con il consorzio autonomo del porto di Genova, per il periodo 1° gennaio 1983-31 dicembre 1987, è riuscito a contenere sensibilmente, rispetto a precedenti accordi, il compenso da corrispondere che risulta fondato sui seguenti corrispettivi (validi al 1° gennaio 1985):

assegno fisso mensile di lire 1.773.047.300;

compenso a carro di lire 31.430 (calcolato su un quantitativo annuo presunto di 63 mila carri manovrati e liquidato in

base all'effettivo numero dei carri manovrati). In conseguenza il valore economico annuo della convenzione, per il 1985, in base ai predetti compensi, ha raggiunto l'importo di lire 23.256.657.600. Inoltre l'Ente ferrovie dello Stato precisa che, per effetto delle revisioni dei prezzi contrattuali nel frattempo intervenute, il valore annuo della convenzione è salito, per il 1987, a circa 33 miliardi di lire.

L'Ente ferrovie dello Stato assicura che per il rinnovo della citata convenzione, svolgerà nuovamente ogni possibile azione per ottenere un contenimento dell'onere a carico del proprio bilancio. A tal riguardo, giova ricordare che, qualora il servizio in questione fosse svolto con personale ferroviario, il suo costo ammonterebbe a circa 15 miliardi di lire; quindi, ai sensi del regolamento CEE n. 1192 del 1969, la maggior spesa derivante dall'affidamento del servizio stesso all'ente portuale deve formare oggetto di rimborso da parte del Ministero del tesoro come onere extra-aziendale.

Per quanto riguarda il traffico ferro-portuale (carri delle ferrovie dello Stato manovrati nel porto di Genova) si segnalano all'attenzione dell'interrogante i seguenti dati forniti dal Ministero della marina mercantile che testimoniano un andamento discontinuo, ma sostanzialmente senza grosse oscillazioni:

anno 1984	carri 70.175;
anno 1985	carri 66.709;
anno 1986	carri 69.294.

Per quanto concerne i rilievi esposti nell'ultima parte dell'interrogazione si precisa che il consorzio autonomo del porto, oltre ad aver completamente rinnovato il parco mezzi di manovra, che negli anni 1970 venivano forniti dalle ferrovie dello Stato, continua ad effettuare investimenti nelle infrastrutture ferro-portuali sia per quanto riguarda l'ammodernamento degli impianti esistenti, sia per la realizzazione dei nuovi insediamenti in corso di attuazione (calata Sanità, porto di Voltri). Parimenti a carico del CAP (consorzio autonomo del porto) di Genova risultano tutte le servitù connesse

al mantenimento del demanio statale nell'ambito della situazione ferro-portuale (recinzioni doganali dei parchi, modifiche e ristrutturazioni di varchi ferroviari portuali, ecc.).

Inoltre la differenza tra proventi introitati in base alla convenzione e costi sostenuti, copre gli ulteriori oneri a carico del CAP (consorzio autonomo del porto) di Genova connessi agli impianti ferro-portuali (fabbricati, strade e pavimentazioni, impianti di illuminazione, parchi ed aree di servizio, eccetera).

Si fa, infine, presente che, nell'interesse dell'utenza portuale e dell'Ente delle ferrovie dello Stato stesso, sono in corso (da parte del consorzio) iniziative (tipo treni-navetta tra terminals ferroviari o treni-blocco al servizio di terminals terrestri intermodali), tendenti ad ottenere un migliore riequilibrio distributivo tra strada e rotaia per la movimentazione delle merci connesse al traffico marittimo del porto.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

LUCCHESI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

di recente l'Ispettorato della motorizzazione di Livorno ha disposto che il collaudo e la revisione dei veicoli appartenenti ai cittadini residenti nell'isola d'Elba venga effettuato a Livorno;

il servizio di revisione dei veicoli nell'isola ha funzionato dal 1956 e per oltre 30 anni senza inconvenienti;

che il comune di Portoferraio ha messo a disposizione degli uffici della motorizzazione tutto quanto è necessario alle operazioni di collaudo —:

se al fine di alleviare i disagi per i cittadini elbani costretti ad attraversare il mare ed a recarsi nel capoluogo per il collaudo di veicoli non sia il caso di farsi che l'Ispettorato per la motorizzazione di Livorno ripristini al più presto il servizio di revisione e collaudo dei veicoli nell'isola. Ciò tenendo anche conto che la massiccia affluenza di turisti nel periodo

estivo e che la conseguente necessità di prenotare per tempo il posto-auto sui traghetti rende ancora più difficile per i cittadini elbani il collaudo e la revisione dei veicoli. (4-05103)

RISPOSTA. — *In seguito alle rimostranze avanzate dai sindaci dei comuni dell'isola d'Elba, questa amministrazione ha attentamente esaminato la situazione descritta nell'interrogazione e determinatasi in seguito al provvedimento emesso dal direttore dell'ufficio provinciale MCTC (Motorizzazione civile trasporti in concessione) di Livorno che statuiva anche per l'isola d'Elba l'applicazione delle disposizioni, recentemente emanate, in materia di operazioni automobilistiche eseguite fuori sede.*

A seguito dell'intervento della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione la situazione può considerarsi risolta in quanto è stata data ampia assicurazione che le sedute dei collaudi e delle revisioni dei veicoli appartenenti ai cittadini residenti nell'isola d'Elba (Livorno) saranno in avvenire ripristinate con le modalità consuete.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MACERATINI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

la stampa ha dato ampio risalto ai continui disservizi verificatisi nel tratto ferroviario Roma-Cassino-Caserta-Napoli dove i pendolari sono quotidianamente costretti a viaggiare in treni strapieni e in condizioni particolarmente precarie;

i viaggiatori esasperati sono giunti ad occupare la stazione di Ciampino impedendo qualsiasi passaggio di treni per sottolineare le enormi difficoltà che devono affrontare per recarsi ai rispettivi posti di lavoro —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere affinché i pendolari del basso Lazio possano usufruire di un adeguato e funzionale servizio ferroviario senza dover ricorrere a forme di esasperata protesta. (4-02929)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato ha reso noto che a partire dal 31 maggio 1987, data di attivazione dell'orario estivo 1987, è stata attuata una ristrutturazione dei servizi sulla linea Roma-Cassino-Napoli, con istituzione di treni diretti ad orario cadenzato, integrati da treni locali di afflusso e deflusso coincidenti con gli stessi treni diretti nelle stazioni dove essi hanno fermata.*

Tale provvedimento, che ha consentito una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza, ha portato ad un notevole incremento delle frequentazioni di alcuni treni e conseguentemente, quando si manifesta la necessità di scarto di carrozze per esigenze di manutenzione, si verificano talvolta disagi per l'utenza a causa dell'insufficienza dei posti offerti.

L'Ente delle ferrovie dello Stato prevede comunque che tali difficoltà potranno essere pienamente superate con la prossima consegna di nuove carrozze, nell'ambito dei programmi finalizzati al potenziamento del parco di materiale rotabile. Per il momento si è provveduto a rinforzare con una carrozza il treno 12164 che, arrivando a Roma alle ore 7,20, è particolarmente frequentato.

Per un ulteriore miglioramento dell'offerta sulla relazione Roma-Cassino-Napoli, a partire dal prossimo orario estivo 1988 l'Ente ferrovie dello Stato effettuerà:

treni diretti cadenzati con frequenza bioraria Roma-Cassino-Caserta-Napoli con fermate a Ciampino, Zagarolo, Valmontone, Colleferro, Anagni, Ferentino, Frosinone, Ceccano, Ceprano, Roccasecca, Cassino, Vairano, Teano, Sparanise, Capua, Santa Maria Capua Vetere, Caserta e Cancellò, nonché, per alcuni treni saranno tutti attestati a Napoli, eliminando la necessità di trasbordo a Caserta, relativa ad alcuni dei servizi dell'attuale orario, limitati a Caserta;

treni diretti cadenzati con frequenza bioraria Roma-Cassino, alternati ai suddetti diretti Roma-Napoli, con fermata in tutte le località sopraindicate, più Castro-Pofi-Vallecorsa ed Isoletta;

treni locali tra Roma e Cassino e tra Cassino e Caserta o Napoli, con fermata in tutte le stazioni.

Inoltre, sempre con l'attivazione dell'orario estivo 1988, sarà incrementata la composizione dei treni maggiormente frequentati.

Per quanto riguarda l'episodio dell'occupazione della stazione di Ciampino, verificatosi il giorno 11 novembre 1987, l'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che la protesta dei pendolari è stata causata dalla sosta prolungata in detta stazione del treno 3387 (in partenza da Roma Termini alle ore 17,15), dovuta ad improvviso malore del capo treno, che ha reso necessaria la sua sostituzione con altro agente immediatamente inviato dal deposito personale viaggiante di Roma-Termini.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MACERATINI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso*

che gli imponenti lavori di ammodernamento del tratto ferroviario Terracina-Priverno-Fossanova, eseguiti a tempo di record e con la spesa di alcune decine di miliardi, si sono rivelati un vero e proprio fallimento, poiché a lavori non ancora ultimati alcuni provvedimenti delle Ferrovie dello Stato con decorrenza 1 giugno 87 hanno stabilito la soppressione dell'unica corsa di collegamento diretto con Roma e la cancellazione di quattro corse di treni;

che i suddetti provvedimenti hanno gettato nello scompiglio tutti quei pendolari che usufruivano di questa linea ferroviaria per recarsi ai posti di lavoro —

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per evitare che queste decisioni da parte delle FF.SS. comportino la modificazione di un hinterland di grosso richiamo turistico e su quale durante la stagione estiva gravitano rilevanti interessi. (4-03967)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che con il prossimo nuovo orario, che entrerà in vigore il 29 maggio dell'anno 1988, gli orari dei treni sulla li-*

nea Priverno (Latina)-Fossanova-Terracina sono stati opportunamente adattati alle esigenze dell'utenza, secondo le richieste pervenute da parte degli amministratori delle località interessate.

Precisa l'Ente delle ferrovie dello Stato che la relazione diretta Roma-Terracina, menzionata nell'interrogazione, fu a suo tempo soppressa in quanto scarsamente utilizzata; comunque, per i viaggiatori interessati, sono state realizzate numerose coincidenze a Priverno Fossanova con i treni cadenzati della linea Roma-Napoli. Pertanto, pur essendo venuta meno la relazione diretta, l'offerta nei confronti della clientela è stata, in effetti, potenziata.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MANFREDI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere se non ritiene opportuno intervenire presso la direzione generale delle ferrovie dello Stato al fine di evitare il grave disagio della città di Chiavari e zone limitrofe circa la soppressione di alcune fermate.*

In particolare si chiede:

1) TRENO 801 — *una fermata a Chiavari del rapido Genova-Roma, chiamato « Genova-Sprint ». Si fa presente che le attuali fermate di Genova e di La Spezia non soddisfano le esigenze di una vasta zona (Tigullio ed entroterra) e che il treno in questione è quello che rende possibile arrivare a Roma entro la mattinata, in quanto non ne esiste altro che permetta ciò, a meno che l'utente non parta verso mezzanotte;*

2) TRENO 800 — *revocare la soppressione della fermata a Chiavari del Rapido Roma Termini-Genova, in quanto essendo un treno che termina a Genova, la fermata a Chiavari non crea alcun disservizio, mentre eviterebbe agli utenti uno scomodo scambio a La Spezia;*

3) TRENO 600 — *revocare la soppressione di tutte le fermate che interessano il Golfo del Tigullio. Si chiede pertanto che venga almeno mantenuta una fermata di tale treno, dando la preferenza*

a Chiavari che si trova in una posizione baricentrica rispetto al territorio del Tigullio stesso. Tale treno è utilizzato moltissimo dai militari della scuola telecomunicazioni delle forze armate;

4) TRENO 601 — avere la fermata a Chiavari e revocare la soppressione di quella di Rapallo, che comporta pertanto un'esclusione totale del Tigullio;

5) TRENO 902-903 — di istituire una fermata a Chiavari per non costringere un grande numero di viaggiatori a recarsi a Rapallo per utilizzare tale treno;

6) in relazione alla linea Genova-La Spezia-Parma: esaminare il fatto che la limitazione del servizio a Parma, anche se coincidente con orari cadenzati (Milano-Bologna) non comporta benefici relativi a riduzioni di percorrenza. Il Provvedimento compromette il turismo invernale e della « terza età », che attualmente ha molti presupposti di sviluppo nel nostro comprensorio.

Le richieste sopra elencate trovano giustificazione nelle esigenze della città di Chiavari e del suo comprensorio (circa 200.000 presenze), nel fatto che la stazione ferroviaria di Chiavari è quella che nel Levante, dopo Genova Brignole e Genova Principe, ha un maggior numero di utenti, dato rilevabile dal numero dei biglietti venduti, nonostante che in detta stazione i rapidi non effettuino fermata, ed inoltre dalle varie richieste degli operatori locali, delle organizzazioni sindacali, della scuola telecomunicazioni delle forze armate e dei viaggiatori. (4-00909)

RISPOSTA. — *Nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, l'Ente ferrovie dello Stato sta attuando ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni, che, nel settore viaggiatori, tenuto conto della specificità delle esigenze delle diverse categorie di utenti, tende a realizzare una offerta differenziata e maggiormente aderente alle esigenze stesse.*

Sono previsti infatti:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle

principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermate anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati, per consentire la loro agevole fruibilità anche ai medi centri;

treni locali a servizio delle località minori.

Coerentemente con tale indirizzo, l'Ente ha avviato la razionalizzazione degli orari sulle principali linee, ed anche sulla linea Roma-Genova ha provveduto ad una prima modifica dei servizi, che formeranno oggetto di ulteriori innovazioni in occasione dei prossimi cambiamenti di orario.

In merito alle specifiche richieste avanzate nell'interrogazione, premesso che i numeri dei treni in essa citati si riferiscono all'orario invernale 1986-87 e che gli stessi treni hanno assunto nuova numerazione con gli orari 31 maggio-26 settembre 1987 e 27 settembre 1987-28 maggio 1988, l'Ente delle ferrovie dello Stato ha comunicato quanto segue:

ex treni 800 e 801 (ora treni 504 e 501 Genova sprint): in relazione alla specifica funzione assegnata, non risulta possibile prevedere la fermata a Chiavari;

ex treni 600 e 601 (ora treni 800 e 801): il treno 801 effettua fermata a Chiavari, mentre non è possibile prevedere, in relazione alla funzione svolta, tale fermata per il treno 800, i cui utenti possono comunque raggiungere Chiavari utilizzando, con trasbordo a La Spezia, il treno 816;

ex treni 962 e 903 (ora treni 502 e 503): non è possibile prevedere fermata a Chiavari, potendo i relativi utenti usufruire della fermata di Rapallo e delle coincidenze esistenti per Chiavari;

relazione Genova-La Spezia-Parma-Bologna: con l'orario invernale 1987-88, attivato a partire dal 27 settembre 1987, sono

state ripristinate le relazioni 2771-2772-33903 e 30900-2777-2778 tra Genova e Bologna e viceversa e due ulteriori analoghe relazioni saranno attivate a partire dal prossimo orario estivo 1988.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MANGIAPANE, RIDI E CANNELONGA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

a quanto ammontano le spese annuali dell'Ente ferrovie dello Stato rispettivamente per le operazioni di ormeggio e di rimorchio delle navi traghetto in servizio sullo stretto di Messina;

se risponde a verità che le operazioni di ormeggio e di rimorchio delle dette navi vengano effettuate generalmente di sabato o nei giorni festivi durante i quali si praticano tariffe a costo doppio rispetto a quelle praticate nei giorni feriali. (4-02744)

RISPOSTA. — L'Ente delle ferrovie dello Stato comunica che, per la navi traghetto in servizio nello stretto di Messina, sostiene spese per le operazioni di ormeggio e rimorchi effettuate sia al di fuori dei normali punti di attracco o per le varie esigenze di manutenzione e sosta delle stesse navi, sia, in taluni casi, nei normali punti di attracco quando le condizioni operative richiedano l'intervento delle compagnie portuali.

Per l'intero anno 1977, dette spese ammontano a 344 milioni per le operazioni di ormeggio e a 282 milioni per le operazioni di rimorchio, per un complesso di 14 navi di cui nove giornalmente sempre in linea.

L'Ente delle ferrovie dello Stato evidenzia che il costo delle suddette operazioni portuali, valutabile per la flotta di Messina a meno di 45 milioni annui per nave, è estremamente modesto, se raffrontato con analoghe prestazioni fornite alle armatorie dei vari porti nazionali, dove in genere sono imposte tariffe assai elevate.

Per quanto riguarda poi le operazioni di ormeggio e rimorchio effettuate nelle gior-

nate di sabato e festive, soggette a tariffa maggiorata, l'Ente delle ferrovie dello Stato informa che non è affatto vero che esse siano in numero rilevante, ma che, al contrario, sono proporzionalmente inferiori a quelle svolte nei giorni feriali: infatti a fronte ad una media giornaliera di 3,4 interventi verificatisi nei giorni feriali, solo 2,9 prestazioni sono state mediamente rese in ogni giornata festiva o di sabato.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MANGIAPANE. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che

la bambina Stefania Calà Lesina, di anni 12, portatrice di *handicap* dovuto a turbe cerebrali, iscritta alla prima classe della scuola media di Mirto della provincia di Messina, fin dall'inizio dell'anno scolastico viene allontanata dall'aula durante le ore di lezione di lettere tenute dall'insegnante Orlando;

i genitori della detta bambina, dopo ripetuti tentativi per convincere l'insegnante Oriando a desistere dal suo comportamento lesivo di un diritto soggettivo previsto dalle leggi n. 517 del 1977 e n. 280 del 1982 hanno presentato un esposto al preside della scuola il quale ha formalizzato un richiamo orale e un avvertimento scritto a carico del detto docente che ha continuato, nonostante ciò, ad allontanare la bambina dalla classe durante le ore delle sue lezioni;

tale vicenda è stata giudicata intollerabile da tutti gli operatori scolastici della detta scuola media che hanno assistito la bambina nelle ore di allontanamento dalla classe, dagli altri alunni che hanno manifestato commoventi segni di solidarietà a Stefania, dalla stampa nazionale e dalle emittenti televisive —:

a) quali provvedimenti urgenti intende adottare per ristabilire nella scuola di Mirto il rispetto delle norme sulla integrazione scolastica di cui all'articolo 2 della legge n. 517 del 1977 che ne pre-

vede lo svolgimento per gli alunni portatori di *handicap* « ferma restando l'unità di ciascuna classe »;

b) se non ravvisa nel comportamento del detto docente Orlando un « atto non conforme alle responsabilità, ai doveri e alla correttezza inerenti alle funzioni » come indicato agli articoli 96 e 97 del decreto del Presidente della Repubblica n. 417 del 1974 che prevedono specifiche sanzioni disciplinari. (4-03514)

RISPOSTA. — Questo Ministero con decreto ministeriale del 28 aprile 1988 ha convalidato la sospensione cautelare dal servizio già disposta nei confronti del professor Giuseppe Orlando. Tale sospensione si protrarrà fino alla conclusione del procedimento disciplinare instaurato a carico del docente ai sensi dell'articolo 92 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957.

Il Ministro della pubblica istruzione: GALLONI.

MANNINO ANTONINO, RIZZO, LAURICELLA E LO CASCIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso

che i gravi disagi subiti da numerosissimi emigranti siciliani e da tanti passeggeri che, sbarcando a Palermo col volo Alitalia n. 643 (diretto New York-Palermo che si effettua quattro giorni la settimana) sono costretti ad attendere l'arrivo dei voli successivi per rientrare in possesso dei propri bagagli;

che tali disagi sono determinati dai seguenti motivi:

1) il volo « diretto » New York-Palermo, a differenza di quanto accadeva originariamente, non viene più effettuato, nel tratto Roma Fiumicino-Palermo Punta Raisi, a mezzo di un aeromobile Boeing 747 (detto Jumbo) ma, allo scalo Roma-Fiumicino i passeggeri vengono trasferiti su un aeromobile del tipo DC9-S80;

2) la volumetria del bagagliaio del DC9-S80 per un verso e, per altro verso,

le caratteristiche costruttive e le stesse esigenze di sicurezza del velivolo non consentono il trasferimento nello stesso di tutti i bagagli dei passeggeri trasbordati dal Jumbo. Conseguentemente i bagagli eccedenti vengono ridistribuiti e spediti sui successivi voli Roma-Palermo;

3) il servizio bagagli dell'aeroporto di Punta Raisi è affidato ad un unico operatore Alitalia, costretto a lavorare in ambiente squallido e angusto sul quale incombe la responsabilità di rispondere al pubblico, al telefono e allo sportello, e di consegnare i bagagli seguendo la farragginosa trafila delle operazioni di sdoganamento —:

se e quali iniziative intende assumere per indurre la società Alitalia a garantire un servizio più moderno ed efficiente ponendo fine all'attuale stato di cose, assicurando un'adeguata dotazione di personale all'Aerostazione di Punta Raisi;

se ha svolto o intende svolgere puntuali accertamenti sulle caratteristiche di sicurezza degli aeromobili DC9-S80, considerata la frequenza con la quale, con voli non completi, il personale di bordo è costretto ad invitare i passeggeri a spostarsi per garantire l'equilibrio del velivolo;

se ed, eventualmente, per quali ragioni, le operazioni di sdoganamento, presso l'aeroporto di Punta Raisi, seguono procedure più lunghe e complesse di quelle degli altri aeroporti e se intende assumere iniziative per accelerarle comunque. (4-00840)

RISPOSTA. — Il collegamento qudrisettimanale Palermo-New York e viceversa (periodo 16 giugno-26 settembre, voli AZ 643 ed AZ 642) utilizza sulla tratta Roma-Palermo e viceversa un aeromobile del tipo DC 9; si precisa che nell'estate del 1983 lo stesso servizio era assicurato con frequenza bisettimanale.

A tale assetto operativo si era giunti per soddisfare più adeguatamente la domanda di traffico Stati Uniti-Palermo che nel sud-

detto periodo era stabilizzata su una media di cento passeggeri a volo.

Infatti poiché il 747 trasporta ben 433 passeggeri sulla tratta Roma-Palermo e viceversa, per un uso ottimale delle risorse, si è fatto ricorso all'impiego del DC 9/80, che offre 172 posti, raddoppiandone il numero dei servizi settimanali da due a quattro.

Si precisa, per altro, che il modus operandi di sostituire aerei tra aeroporti intercontinentali ed aeroporti nazionali è molto diffuso nell'industria del trasporto aereo.

Per quanto concerne il mancato arrivo dei bagagli al seguito dei passeggeri, qualche disservizio si è effettivamente verificato, ma deve ritenersi del tutto occasionale e dovuto probabilmente a:

1) eccessiva voluminosità del carico rispetto agli standards;

2) intasamento dell'area terminale dell'aeroporto di New York;

3) mancato imbarco del bagaglio all'aeroporto Kennedy di New York determinato dal carente sistema di smistamento del bagaglio che, spesso, non consente il trasferimento dello stesso in transito dai vettori interni americani ai voli Alitalia, nei tempi prescritti.

Si segnala che la società Alitalia ha istituito un controllo su tutti i bagagli in transito su New York (54.544 pezzi nel 1987) ed uno specifico servizio aggiuntivo di navetta al fine di prelevare i bagagli dai terminals dei vettori da cui riceve i transiti.

Per quanto riguarda la dotazione di personale nell'aeroporto palermitano di Punta Raisi, la società Alitalia comunica di considerare detta dotazione ottimale ed adeguata precisando, nel contempo, che eventuali disfunzioni nei servizi non sono riconducibili alla locale organizzazione del vettore.

Circa l'invito a spostarsi, rivolto dal personale di bordo ai passeggeri, si rende noto che tale richiesta tende a garantire condizioni ottimali di bilanciamento dell'aeromobile. È prassi normale, infatti, con ogni tipo di aeromobile, invitare i passeggeri a posizionarsi in maniera da rispettare

i limiti di centraggio, e, quindi, garantire la stabilità dell'equilibrio del veivolo. La maggiore frequenza di detti interventi è dovuta al fatto che la fusoliera dell'aeromobile in questione è più lunga di quella di altri aeromobili analoghi. Dall'aprile 1987 tale pratica è stata superata dall'introduzione dell'assegnazione dei posti sulle tratte nazionali, servizio che consente di offrire all'utenza un migliore confort individuale e di salvaguardare al tempo stesso le esigenze di bilanciamento dell'aeromobile.

Per quanto riguarda la lamentata lunghezza e complessità delle operazioni di sdoganamento, nel precisare che la materia rientra nell'esclusiva competenza dell'amministrazione finanziaria, si comunica, tuttavia, che le operazioni doganali relative ai viaggiatori presso l'aeroporto di Punta Raisi vengono svolte con le stesse procedure in vigore presso gli altri aeroporti; peculiari e particolari problemi procedurali possono essere determinati dai traffici illeciti (specialmente di droga).

Per quanto concerne gli arrivi di passeggeri provenienti dall'estero con voli nazionali, il gran numero di tali passeggeri e dei relativi bagagli, concentrati su pochi voli in coincidenza con gli arrivi dall'estero a Roma o Milano, può richiedere un certo tempo per l'espletamento delle indispensabili formalità, sia pure ridotte al minimo possibile.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

l'Ispettorato della Motorizzazione civile di Livorno, nonostante che da parte del Governo in occasione del dibattito sulla legge finanziaria siano state date assicurazioni che il servizio sarebbe stato potenziato apportando anche migliorie strutturali, ha disposto che la revisione ed i collaudi dei cittadini residenti all'isola d'Elba vengano effettuati a Livorno;

spesso i cittadini residenti all'isola d'Elba sono costretti a recarsi a Livorno, perdendo una giornata lavorativa, e poi

ché gli uffici non accettano prenotazioni, tornare indietro senza poter collaudare o revisionare il mezzo;

nei mesi estivi la scarsa disponibilità di posti macchina sui traghetti crea enormi problemi a coloro che devono raggiungere Livorno per gli obbligatori collaudi e revisioni —:

se non ritenga di dover ripristinare immediatamente il servizio di revisione e collaudo all'isola d'Elba oggi, assurdamente, interrotto. (4-05131)

RISPOSTA. — *In seguito alle rimostranze avanzate dai sindaci dei comuni dell'isola d'Elba, questa amministrazione ha attentamente esaminato la situazione descritta nell'interrogazione e determinatasi in seguito al provvedimento emesso dal direttore dell'ufficio provinciale MCTC (Motorizzazione civile e trasporti in concessione) di Livorno che statuiva anche per l'isola d'Elba l'applicazione delle disposizioni, recentemente emanate, in materia di operazioni automobilistiche eseguite fuori sede.*

A seguito dell'intervento della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione la situazione può considerarsi risolta in quanto è stata data ampia assicurazione che le sedute dei collaudi e delle revisioni dei veicoli appartenenti ai cittadini residenti nell'isola d'Elba saranno in avvenire ripristinate con le modalità consuete.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

MATTEOLI. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste. — Per sapere*

premessi che il consorzio agrario provinciale di Pisa chiede l'accertamento delle condizioni di crisi aziendale ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 675 del 1977 poiché a seguito della diminuzione della vendita di macchine agricole ed industriali le officine (30 dipendenti) lavorano a ritmo ridotto; l'impianto di selezione sementi è ormai superato da nuove tecnologie e non consente pertanto una gestione economica; gli impianti di essicca-

zione mais hanno diminuito il carico di lavoro dell'80 per cento; l'enopolio è stato chiuso per mancanza di prodotto;

premessi che sono previsti una serie di interventi tutti mirati a diminuire il personale;

premessi che in funzione della legge n. 752 sono previsti investimenti per il 1988 di 4 miliardi e per i prossimi anni di ulteriori 8 miliardi —

se ritiene giusto ed opportuno continuare ad elargire miliardi al consorzio agrario provinciale di Pisa nonostante lo stesso continui a dibattersi in una situazione di crisi che può portare alla perdita di posti di lavoro;

se comunque sono stati effettuati controlli, ispezioni e siano state richieste documentazioni atte ad acclarare la reale situazione del consorzio, e se vi sono garanzie che l'ulteriore finanziamento di 12 miliardi non rappresenti un assurdo sperpero di denaro. (4-05279)

RISPOSTA. — *Il consorzio agrario provinciale di Pisa sta attraversando un periodo di particolare pesantezza economico-finanziaria collegata a vari fattori.*

Infatti, anzitutto si è verificata una notevole contrazione della vendita di macchine agricole ed industriali con conseguente riduzione del ritmo di lavoro delle officine. L'impianto di selezione sementi è in effetti obsoleto e non consente una gestione economica. Anche gli impianti di essiccazione mais hanno operato su un quantitativo di 30 mila quintali contro una loro capacità lavorativa di 150 mila quintali, mentre l'enopolio è stato chiuso per mancanza di prodotto.

Tale situazione consortile è stata evidenziata nella richiesta dello stato di crisi aziendale, avanzata dall'ente medesimo, ai sensi dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1977, n. 675.

Il consorzio agrario di Pisa, nel tentativo di pervenire ad un equilibrio gestionale, ha concordato con le organizzazioni sindacali la messa in cassa integrazione di 17 unità, suscettibili di reintegro nel-

l'azienda appena si verificheranno le condizioni necessarie.

Si evidenzia, inoltre, che il piano di risanamento a medio termine, approvato dal consiglio di amministrazione dell'ente in data 25 marzo 1988, prevede il raggiungimento dell'equilibrio gestionale nell'esercizio 1991.

Detto piano, adottato in un ambito più ampio che coinvolge tutti i consorzi agrari della regione Toscana, è articolato in varie direzioni, in particolare per i settori commerciale, finanziario ed organizzativo e, se attuato così come predisposto, appare in grado di assicurare all'ente una stabilità economica. Pertanto, i previsti investimenti sono da considerare mirati ad un potenziamento dell'azione consortile intrapresa dagli amministratori, anche al fine della tutela dei posti di lavoro interessati.

Si sottolinea, per altro, che non risultano ancora concessi all'ente finanziamenti a valere sulla legge n. 752 del 1986.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: MANNINO.

MAZZA. — *Al Ministro per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere se intenda vietare il ripristino dell'invaso ENEL dell'Adda, in località Forcola, in attesa che sia costruito, dall'ENEL stesso uno scolmatore o altra struttura idraulica idonea e siano state prese tutte le altre precauzioni, mediante opere e servizi adeguati, per evitare il ripetersi della inondazione dei comuni di Forcola, Colorina, Ardenno, Berbenno, Buglio in Monte, verificatesi nella alluvione del 18-19 luglio 1987, a seguito della esondazione dell'Adda, in prossimità dell'invaso dell'ENEL, che sopraeleva il corso del fiume rispetto al territorio, così rendendo impossibile il rientro delle acque fuoriuscite, rientro che è stato reso possibile solo a inondazione già avvenuta, mediante apposita rottura dell'argine dell'Adda medesimo.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono prendere, al di là dell'attuale situazione di

emergenza, per evitare l'impaludamento cronico di oltre un milione di metri quadri provocato dall'alveo pensile che determina, in particolare nel comune di Forcola, una notevole riduzione della produzione foraggera con ingente danno economico.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono prendere, al di là dell'attuale situazione di emergenza, per evitare l'impaludamento cronico di oltre un milione di metri quadri provocato dall'alveo pensile che determina, in particolare nel comune di Forcola, una notevole riduzione della produzione foraggera con ingente danno economico.

L'interrogante chiede con quali procedure e quali interventi urgenti si intenda ovviare al danno, causato da 21 milioni di metri cubi di acqua che assieme a 3.360.000 metri cubi di fango hanno coperto con un limo fangoso poco meno di 8.400.000 metri quadri, danneggiando gravemente 600 abitazioni, 200 aziende agricole, 200 complessi produttivi dei settori secondario e terziario, nonché opere e servizi comunali e provinciali, oltre alla strada statale e alla ferrovia.

L'interrogante, infine, chiede se la protezione civile non ritenga di mettere a punto un sistema di allarmi preventivi e di informazioni, atti a tranquillizzare quei comuni, in rapporto alle caratteristiche assunte dal corso dell'Adda, a seguito dell'invaso ENEL e ciò in attesa che il problema sia avviato a definitiva soluzione eliminando l'attuale rischiosa situazione. (4-00968)

RISPOSTA. — *Lo sbarramento sul fiume Adda ad Ardenno (Sondrio) fa parte integrante dell'impianto idroelettrico di Monastero, trasferito all'ENEL dalle ferrovie dello Stato con decreto ministeriale 30 giugno 1964 e gestito dall'ENEL medesimo in osservanza delle disposizioni disciplinari in data 13 dicembre 1961, n. 4529 e di autorizzazione all'esercizio in data 15 giugno 1964, n. 6467.*

Il livello di ritenuta di esercizio è di norma gestito un metro al di sotto della

quota di ritenuta prevista in progetto, come stabilito a suo tempo dal genio civile di Sondrio; lo sbarramento suddetto non ha dato luogo in passato ad inconvenienti e lamentele di rilievo in connessione con eventi di piena del fiume Adda.

In occasione dell'eccezionale piena avvenuta nei giorni 17-19 luglio 1987, il personale ENEL addetto all'esercizio dello sbarramento ha correttamente provveduto alla tempestiva manovra delle paratoie mantenendo, come di norma, il livello alla quota di esercizio ed azionando in apertura le luci fino alla loro totalità allorché il livello a monte tendeva a superare tale limite.

A fronte dell'evento catastrofico in oggetto, le strutture sia della traversa sia delle arginature destinate in sede di progetto a far fronte al rigurgito dello sbarramento stesso anche in condizioni di portate di piena, hanno dimostrato un soddisfacente comportamento sia dal punto di vista statico sia da quello funzionale, non influenzando in effetti sul deflusso della piena.

Ciò premesso, si precisa quanto segue:

1) Lo sbarramento, avendo correttamente funzionato per quanto attiene la manovra delle sue paratoie di intercettazione, non ha influito sul regime di monte del fiume la cui entità del tutto eccezionale costituisce la vera caratteristica del recente evento alluvionale in Valtellina, aggravato per altro dall'abnorme trasporto solido trascinato dal fiume Adda in piena.

2) L'allagamento della Piana della Selvetta è conseguente alla falla di circa 130 metri di fronte, provocata dal fiume in piena, in un tratto di argine originario in destra dell'Adda a circa 5,5 chilometri a monte dello sbarramento, cioè ben a monte del termine dell'argine sovralzato e rivestito, di cui si è detto in premessa, interessato dal rigurgito dello sbarramento di Ardenno.

3) Allo scopo di far defluire la massa d'acqua che invasava la Piana di Selvetta a seguito dell'alluvione, in accordo con le autorità locali, è stato esperito il tentativo di aprire tre paratoie in disuso poste circa 200 metri valle dello sbarramento (a suo tempo realizzate dalle ferrovie dello Stato —

in sede di costruzione dell'impianto, in vista di uno scarico nel canale, che alimenta la centrale di Monastero, di una mai realizzata vasca di compenso che doveva ubicarsi in destra dell'Adda); tali paratoie in disuso, e non quelle di intercettazione dello sbarramento che sono state regolarmente azionate, ovviamente non provviste di organi di manovra motorizzati non hanno potuto essere sollevate che parzialmente.

4) Esperito inutilmente il tentativo di cui sopra, gli organi della protezione civile e le amministrazioni locali hanno provveduto ad intervenire con un taglio di circa 50 metri di fronte nel tronco finale d'argine destro in prossimità dello sbarramento per favorire il deflusso in Adda della acque di inondazione della Piana di Selvetta.

5) L'ENEL, con inizio dal 24 luglio ed in ottemperanza a specifiche disposizioni delle autorità di protezione civile, ha provveduto alla chiusura delle due brecce di cui sopra si è detto.

6) L'ENEL, con lettera del 7 agosto 1987 e nell'incontro del 18 agosto 1987 con gli amministratori locali ha dato comunicazione ed assicurazioni circa l'attuazione a propria cura di:

verifiche di stabilità degli argini anche mediante sondaggi e prove geotecniche già commissionate all'ISMES (Istituto sperimentale modelli e strutture) di Bergamo ed in corso di esecuzione;

chiusura immediata delle due brecce nell'argine destro alle progressive 180 e 5340 circa dello sbarramento, per altro già effettuata come detto al precedente punto 5;

avvio degli studi di manufatti intesi ad incrementare la capacità di scarico diretto in Adda delle acque eventualmente accumulate nel comprensorio di Selvetta in occasione di fatti di piena; è evidente che i progetti per tali opere dovranno essere sottoposti ad autorizzazione degli organi tecnici ed amministrativi competenti.

7) Come sopra indicato l'ENEL è subentrato nella gestione di un impianto a suo tempo progettato e messo in funzione

dalle ferrovie dello Stato, previe opportune autorizzazioni, anche per quanto riguarda le opere di drenaggio aventi lo scopo di far fronte ai fenomeni di imbibizione della Piana di Selvetta. L'ENEL ha provveduto a risarcire i danni conseguenti a tali fenomeni. Recentemente, a seguito della convenzione stipulata tra l'ENEL ed il consorzio idraulico di terza categoria di Selvetta, lo stesso ENEL sostiene sistematicamente parte delle spese di manutenzione degli impianti di bonifica e drenaggio della zona, atti ad assicurare non solo il migliore funzionamento della locale rete di collettori ma anche per ridurre l'infrigidimento dei terreni.

8) L'ENEL si è dichiarato disponibile a fare quanto possibile, nell'ambito delle proprie competenze, affinché sia assicurata la funzionalità dell'impianto idroelettrico.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

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

1) se sia a conoscenza della decisione assunta dall'Alitalia che, adducendo il motivo tecnico della mancata manutenzione di molti aeromobili a causa degli scioperi del personale, ha sospeso per il mese di gennaio i voli BM 295 e BM 296 che collegano Brindisi a Milano;

2) se non ritenga che, trattandosi dell'unico collegamento diretto tra l'intero Salento e il capoluogo lombardo, la decisione risulti eccessivamente penalizzante per i rapporti tra le due aree, che peraltro sono intensi in questo periodo per ragioni economiche e sociali;

3) se non ritenga infine di intervenire sull'Alitalia perché sia assicurato il ripristino del volo alla fine del mese di gennaio, fugando ogni preoccupazione sulla pretestuosità della motivazione adottata. (4-03517)

RISPOSTA. — La sospensione del collegamento Brindisi-Milano e viceversa si è resa

necessaria, nell'ambito di una serie di sospensioni di voli della rete nazionale, a causa della indisponibilità di aeromobili, non sottoposti a revisione per le agitazioni del personale addetto.

La società Alitalia, sollecitata in tal senso dalla direzione generale dell'aviazione civile, ha riattivato il collegamento dal 1° febbraio 1988.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

MONELLO, SANFILIPPO, LAURICELLA, RIZZO, LUCENTI E FINOCCHIARO FIDELBO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — considerato che

la decisione di sopprimere tra gli oltre 1800 chilometri di ferrovia anche la linea Siracusa-Gela, provocherebbe disagi agli utenti e ai lavoratori del settore;

decine di comuni rischierebbero di essere tagliati fuori dalla rete di comunicazione;

la Siracusa-Gela attraversa una delle zone più produttive della Sicilia;

accanto alla più alta concentrazione di industria chimica d'Italia, vede la presenza di una moderna agricoltura specializzata in ortofrutta, floricoltura, agrumi;

avrebbero bisogno non solo di un potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria, ma anche di vedere finalmente realizzate le infrastrutture viarie di cui si parla da oltre venti anni (Superstrada Siracusa-Gela e la Catania-Ragusa i cui lavori sono stati inspiegabilmente bloccati dall'ANAS);

considerare ramo secco la Siracusa-Gela, significa sottovalutare e penalizzare la realtà economica e produttiva di intere province che si vedrebbero ulteriormente emarginate, e alle quali rimarrebbe come « modernità » la base missilistica di Comiso —:

se non intenda rimettere in discussione le gravi decisioni assunte;

se abbia allo studio un progetto di trasporto merci e passeggeri che non penalizzi la Sicilia. (4-00077)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210 del 1985, istituiva dell'Ente ferroviario dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente ferrovie dello Stato.*

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato — i cui oneri, in base ai Regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale — quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata istituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estesa di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estesa di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estesa di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per l'insieme delle linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaie impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti dall'Ente ferrovie dello Stato.

L'Ente ferrovie dello stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa la linea Canicatti-Gela-Siracusa, attuando per altro d'intesa, ove necessario, con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione di autoservizi sostitutivi viaggiatori a partire dal 30 giugno 1988.

L'Ente ferrovie dello Stato già svolgendo verifiche per quanto attiene alle iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione), ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaie, occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In merito al problema, la legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988) prevede:

l'adozione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal ministro del tesoro ai sensi della decisione del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970.

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente ferrovie dello Stato provvede alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, al

fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione ed attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

In relazione alle concrete possibilità di realizzare in Sicilia idonee soluzioni per una più economica gestione dei servizi svolti dalle attuali linee secondarie si fa presente che non si mancherà di assumere ogni possibile iniziativa al riguardo.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MONELLO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

già da tempo si minaccia la soppressione della tratta ferroviaria Siracusa-Gela, che attraversa alcune fra le zone più evolute della Sicilia, e che vedrebbero emarginate e fuori dalle linee di comunicazione ferroviaria le province di Ragusa e Siracusa;

già sia alla Camera che al Senato da parte del gruppo del PCI sono state presentate interrogazioni per sapere se non intenda rivedere la grave decisione, senza tuttavia ricevere fino ad oggi alcuna risposta;

nelle province la preoccupazione sta crescendo in previsione dei numerosi disagi cui si andrebbe incontro, in considerazione del ruolo di servizio svolto finora dalla ferrovia per migliaia di utenti (operai, studenti in particolare);

numerose sono già le prese di posizione delle province e dei comuni interessati, di organismi politici, sindacali e di

organismi di massa che hanno già rappresentato i sensi della più viva preoccupazione per una scelta che in pratica viene a punire duramente la Sicilia sudorientale, che invece vorrebbe il potenziamento, l'elettrificazione e l'automazione della tratta che risale ai primi del secolo, anche per cominciare a invertire la tendenza che vede il gommato trasportatore quasi al 100 per cento delle considerevoli produzioni ortofrutticole, mentre sarebbe necessario avviare le merci a mezzo ferrovia ma solo nel caso in cui essa fosse competitiva e più celere;

nonostante il silenzio da parte del Ministro già si avvertono i segnali certi della decisione in quanto è stato soppresso lo scalo passeggeri di Comiso, provocando le giuste rimostranze di quella cittadina;

è stato soppresso nel periodo estivo il servizio notturno di ritorno per i pendolari dell'Anic di Gela nel turno serale, con l'entrata in servizio di un pullman che somma ore e ore di ritardo, con grave pregiudizio delle ore di riposo dei lavoratori dovuto ad arrivi assai ritardati e vari altri disagi, che sconvolgono la tranquillità e la sicurezza dei ritmi di lavoro di centinaia di persone —:

se intenda superare la decisione di sopprimere la tratta;

dare le opportune disposizioni perché sia ripristinato lo scalo passeggeri di Comiso, al fine di non privare quella laboriosa città del servizio di cui godeva da circa un secolo;

far ripristinare il servizio ferroviario per i pendolari e i viaggiatori della linea serale da Gela a Modica, in considerazione che ciò è stato già fatto per il versante da Gela e Licata e Canicatti;

presentare al più presto un progetto di potenziamento e ammodernamento della tratta ferroviaria, alla luce della grande importanza economica della zona, eliminando così il malcontento che serpeggia fra i cittadini e i lavoratori.

(4-01483)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge 12 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente ferrovie dello Stato.*

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato — cui oneri, in base a regolamenti CEE, gravano su bilancio statale — quando non presentano concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata costituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia delle ferrovie, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estesa di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estesa di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estesa di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per l'insieme delle linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente ferrovie dello Stato.

L'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa anche la linea Siracusa-Gela, attuando per altro d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione di autoservizi sostitutivi viaggiatori a partire dal 30 giugno 1988.

L'Ente ferrovie dello Stato sta svolgendo verifiche per quanto attiene le iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione/automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione), ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la sussistenza delle concrete condizioni che consentano o meno il mantenimento dei servizi su rotaia, occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore.

In merito al problema, la legge 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria 1988) prevede:

l'adozione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi delle decisioni del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione econo-

mica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 387 (legge finanziaria 1985), al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

Circa la lamentata supposta soppressione dello scalo passeggeri di Comiso l'Ente ferrovie dello Stato ha precisato che detta stazione continua a svolgere normale e regolare servizio sia per i viaggiatori sia per le merci. In particolare, su 15 treni viaggiatori che percorrono nei due sensi la linea Canicattì-Siracusa, ben 14 hanno regolare fermata a Comiso.

La sostituzione con autoservizi del collegamento serale Gela-Modica, caratterizzato da frequentazione assai ridotta, è stata adottata per consentire la disabilitazione dell'intera linea nelle ore notturne, con economia di un intero turno di lavoro del personale di tutte le stazioni e di quello di custodia dei passaggi a livello; dal provvedimento, che ha consentito sensibili riduzioni delle spese di gestione, non è derivato alcun particolare disagio per l'utenza, risultando i tempi di percorrenza dell'autoservizio analoghi a quelli del precedente servizio su rotaia.

Per quanto attiene, infine, agli interventi sulla ripetuta linea, l'Ente ferrovie dello Stato fa presente che gli stessi dovranno essere necessariamente finalizzati alla riduzione delle spese di esercizio e potranno presentare aspetti di vero e proprio potenziamento soltanto qualora si verificino concrete prospettive di acquisizione di volumi di traffico tali da giustificare l'attuazione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

MONTALI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

sul territorio del comune di Ceccano (Frosinone) sono attivati diversi passaggi

a livello, esattamente ai km 92-89-90 della linea ferroviaria Roma-Cassino;

essi costituiscono ormai un pericolo, soprattutto quello posto al km 92, poiché provocano quotidianamente, con frequenza preoccupante, code lunghissime di autovetture, a causa del continuo transito dei convogli ferroviari;

nella città di Ceccano (Frosinone) vi è un ospedale di zona di cui usufruiscono gli abitanti dei numerosi agglomerati urbani vicini, per cui capita di vedere, sempre più frequentemente, autoambulanze ferme davanti al passaggio a livello del km 92, con preoccupanti ritardi per i malcapitati trasportati;

alcuni tecnici delle Ferrovie dello Stato hanno a suo tempo effettuato dei rilievi tecnici in prossimità dei passaggi a livello in questione —:

se non si ritenga opportuno intervenire per ovviare agli inconvenienti susposti, sopprimendo i passaggi a livello indicati, ovvero mettendo in essere i provvedimenti ritenuti più idonei a risolvere i disagi suindicati. (4-03833)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato evidenzia che l'interrogazione fa riferimento ai tre passaggi a livello posti rispettivamente ai chilometri 89 + 626, 90 + 462 e 92 + 961 della linea Roma-Cassino, aventi regime di chiusura basato sull'effettiva marcia dei treni, sistema che garantisce la massima sicurezza nella circolazione ferroviaria e stradale e consente di ridurre al minimo i tempi di chiusura dei passaggi a livello.

Precisa l'Ente ferrovie dello Stato che i suddetti passaggi a livello sono compresi in un progetto di soppressione, comprendente anche i passaggi a livello ai chilometri 88 + 707 e 91 + 047, studiato d'intesa con il comune di Ceccano (nel cui territorio ricadono gli stessi passaggi a livello) e la provincia di Frosinone; tale progetto prevede la costruzione di una idonea viabilità alternativa, e precisamente di un sottovia e di un cavalcavia e di quattro passerelle pedonali.

L'approvazione di detto progetto sta subendo ritardi in relazione alla richiesta avanzata dalla citata provincia di addossare all'Ente ferrovie dello Stato, dietro corresponsione di un contributo forfettario, gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria del suindicato cavalcavia, richiesta che non può essere accolta dall'Ente ferrovie dello Stato, trattandosi di opera esclusivamente stradale, alla cui manutenzione deve, quindi, provvedere l'ente proprietario della relativa strada (nella fattispecie, la provincia di Frosinone).

L'Ente ferrovie dello Stato assicura che, appena la suddetta provincia avrà fatto conoscere la propria disponibilità a farsi carico della manutenzione del citato manufatto, si potranno concludere le trattative in atto e passare alla fase realizzativa del citato programma.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

NANIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza che il signor Gangemi Antonino, nato a Taormina il 26 gennaio 1926, in pensione dal 1° febbraio 1986, posizione 6943534, ancora oggi attende la liquidazione definitiva della pensione;

quali ragioni ostino alla predetta liquidazione definitiva;

infine quali iniziative intenda adottare. (4-04247)

RISPOSTA. — *Questa Amministrazione, con nota del 28 marzo 1988, ha chiesto al comune di Barcellona Pozzo di Gotto (Messina) un nuovo certificato modello 98.0 attestante il servizio saltuario prestato dal signor Antonino Gangemi anteriormente al 1° gennaio 1954, nonché le retribuzioni annue contributive spettanti allo stesso dal 1° gennaio 1986 alla cessazione in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 268 del 1987. Sono stati, altresì, richiesti gli estremi degli elenchi (generali e supplementivi) di iscrizione a questa Cassa.*

Si assicura comunque l'interrogante che, appena in possesso dei documenti predetti, questa Amministrazione provvederà a mezzo procedura meccanografica, alle operazioni di liquidazione, sulla base delle quali potranno essere emessi gli atti di definizione della pratica.

Il sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

NAPPI E RIDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

i lavori relativi al primo lotto di costruzione della Officina Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato presso Nola (NA), sono conclusi;

il finanziamento per il secondo e conclusivo lotto di lavori, per l'ammontare di 50 MD, è stato già predisposto da tempo;

nonostante tutto ciò non si è ancora provveduto all'appalto dello stesso;

tali fatti generano una situazione di grave incertezza sul futuro dell'opera in costruzione e di grave tensione tra i lavoratori;

tale situazione è stata aggravata dalla decisione unilaterale della ditta Pizzarotti, appaltatrice del primo lotto di lavori, di procedere al licenziamento di 7 lavoratori;

tale decisione interviene in un'area, quella nolana, nella quale sono già oltre mille i lavoratori edili in cassa integrazione —:

quali provvedimenti urgenti intenda assumere il ministro per fare in modo che si proceda all'appalto dei conclusivi lavori di costruzione dell'Officina e per salvaguardare la funzione produttiva del nuovo stabilimento e di tutti quelli persistenti nell'area napoletana. (4-04349)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che nel gennaio 1988 sono stati ultimati i lavori relativi ad una prima fase*

realizzativa delle nuove officine grandi riparazioni rotabili di Nola, concernenti la costruzione di alcuni capannoni, di fabbricati al rustico e la recinzione dell'intera area occupata dalla stessa officina. Per il completamento delle opere relative a detta officina è stata predisposta un'ulteriore proposta di spesa, dell'importo di circa 71 miliardi di lire, per la quale devono ora essere reperiti i finanziamenti.

Al riguardo l'Ente ferrovie dello Stato precisa che la frammentazione nel tempo delle disponibilità finanziarie destinate agli investimenti nel settore ferroviario e la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi completi o di fasi funzionali di essi, in grado di concretamente consentire (attraverso l'eliminazione delle situazioni maggiormente penalizzanti) lo sviluppo del traffico ferroviario ed il miglioramento dell'efficienza ed economicità di gestione posti alla base della riforma delle ferrovie dello Stato disposta con la legge 17 maggio 1985, n. 210, richiedono un'attenta programmazione degli investimenti. In tale ottica è in corso la definizione del programma degli investimenti da realizzare in via prioritaria, nel cui contesto verrà valutata anche la possibilità di attuare a breve termine, il completamento della officina grandi riparazioni di Nola.

Per quanto riguarda la salvaguardia delle funzioni produttive dell'area napoletana nel settore del materiale rotabile ferroviario, l'Ente ferrovie dello Stato fa presente che alle industrie del Napoletano operanti nel campo delle nuove costruzioni sono state affidate importanti commesse nell'ambito del programma integrativo di potenziamento della rete ferroviaria dello Stato di cui alla legge n. 17 del 1981 e successive leggi di rifinanziamento, del programma di innovazione tecnologica di cui alla legge n. 41 del 1986 e del programma di adeguamento funzionale della rete ferroviaria dell'Italia meridionale ed insulare di cui alla legge n. 910 del 1986. Anche per quanto attiene al settore della riparazione del materiale rotabile vengono assicurate alle imprese operanti nell'area napoletana adeguate commesse.

Rileva, per altro, l'Ente ferrovie dello Stato che, in relazione alla inderogabile necessità di contenere le spese entro i rigidi limiti imposti dalla disponibilità di risorse finanziarie nell'ambito del bilancio 1988, ha dovuto operare economie nei diversi settori di attività, che hanno investito anche la manutenzione rotabili presso l'industria privata per la quale dovrà essere apportata una consistente riduzione del numero di ore contrattuali che investirà anche l'industria operante nell'area napoletana.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

NUCARA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso

che nella giornata del 15 novembre 1987 la città di Catanzaro veniva colpita da un violento nubifragio;

che la violenza di tale nubifragio, considerata la posizione orografica della città di Catanzaro, ha sviluppato i suoi effetti in particolare nella zona destinata ad attività produttive;

che i danni, ammontanti a circa 50 miliardi, sono stati già quantificati dagli organi competenti;

che il Governo si è impegnato, durante l'esame del decreto-legge riguardante la Valtellina, per dichiarazione del ministro per la protezione civile, resa durante il dibattito alla Camera dei deputati, ad approntare, non appena ricevute le opportune informative, un decreto-legge mirante a sanare la situazione venutasi a creare;

che a tutt'oggi malgrado gli impegni presi, tale decreto non è stato approvato dal Consiglio dei ministri —:

quali direttive intende impartire il Presidente del Consiglio per consentire con immediatezza la ripresa delle attività economiche in una città nota per l'alto tasso di disoccupazione, tra i più alti d'Italia, e per il suo basso reddito.

Considerato che il cosiddetto progetto di legge speciale sulla Calabria stenta ad essere approvato e comunque, rispetto al problema posto, richiede tempi lunghi.

Considerato altresì che la legge sull'intervento straordinario è di fatto non operativo e che anche in questo caso i tempi sarebbero lunghi rispetto all'urgenza di trovare collocazione a 300-400 persone che, per motivi di calamità naturale, hanno perso il proprio posto di lavoro.

Considerato infine l'obbligo fermo delle attività produttive che aggiunge al danno delle strutture fisiche delle aziende interessate dal nubifragio anche quello della, praticamente, cessata attività, data l'impossibilità al momento attuale di poter assumere commesse e contratti che poi non potrebbero essere onorati.

Se non ritiene il ministro del tesoro di dover impartire con urgenza direttive e suggerimenti, alle banche operanti nella zona, al fine di consentire un alleggerimento della pressione creditizia in una fase che potrebbe costringere le aziende a chiudere definitivamente la loro attività con conseguenze sociali ed economiche non certo auspicabili. (4-03320)

RISPOSTA. — *A seguito dell'eccezionale nubifragio abbattutosi nei giorni 15 e 16 novembre 1987 nelle province di Catanzaro e Reggio Calabria è stato emanato il decreto-legge 29 dicembre 1987, n. 534, convertito con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1988, n. 47. Con tale decreto è stata autorizzata, a carico del fondo per la protezione civile, per l'anno 1987, la spesa di lire cento miliardi per agevolare il ripristino e la riparazione delle opere pubbliche danneggiate.*

A favore delle imprese industriali, commerciali, artigiane, turistiche, alberghiere e della pesca, sono state disposte le agevolazioni e le provvidenze previste dalla legge 13 febbraio 1952, n. 50, ivi compreso il contributo a fondo perduto di cui all'articolo 6 della legge 11 dicembre 1980, n. 826, nella misura del 90 per cento del danno accertato e, comunque, in misura non superiore a lire 10 milioni nei casi in

cui il danno accertato non superi l'importo di lire 30 milioni.

In alternativa alle provvidenze sopra indicate possono essere concessi alle piccole e medie imprese, individuali e sociali, e agli artigiani, finanziamenti agevolati quinquennali fino a concorrenza dell'ammontare del danno, per la riparazione e riattivazione degli impianti e la ricostituzione delle normali scorte di esercizio, al tasso di interesse pari al 2,5 per cento del tasso di riferimento stabilito dal ministro del tesoro.

A favore delle aziende agricole danneggiate sono state, altresì, estese le provvidenze previste dalla legge 15 ottobre 1981, n. 590, recante nuove norme per il fondo di solidarietà nazionale.

In merito all'ultimo punto della interrogazione il ministro del tesoro ha fatto sapere, sentita anche la Banca d'Italia, che, fermi restando gli interventi agevolativi che le autorità competenti volessero adottare, l'attività creditizia risponde a criteri di imprenditorialità, per cui ogni iniziativa nel senso auspicato dall'interrogante rientra nell'autonomia decisionale degli organi di gestione aziendale.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

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

Roncarati Luciano nato a Merano il 16 dicembre 1934 e residente ad Alba, Via Pola 4, all'epoca e sino al collocamento in pensione in servizio alla regione Piemonte (Posizione INPS Cuneo numero 341216/25/07495/09), ha chiesto con raccomandata 16 luglio 1979 diretta alla Direzione generale istituti di previdenza del Ministero del tesoro sia il riscatto del periodo assicurativo connesso al servizio militare prestato dal 7 maggio 1956 al 24 ottobre 1957, sia la ricongiunzione d'ufficio del periodo connesso al servizio prestato presso il soppresso ENTE INAPLI dal 2 novembre 1967 al 30 giugno 1972;

in data 1° marzo 1984 con raccomandata AR ha sollecitato la predetta Direzione generale a provvedere in merito e che anche questo sollecito è rimasto senza esito —:

quali sono i motivi di così inspiegabile ritardo ed entro quanto tempo potrà essere esattamente definita la posizione contributiva del Roncarati Luciano al fine della determinazione del trattamento pensionistico. (4-02905)

RISPOSTA. — *Questa Amministrazione con nota del 21 dicembre 1987, indirizzata alla sede INPS di Cuneo ha richiesto il prospetto dei contributi, ivi versati per il periodo 2 novembre 1967-30 giugno 1972, corrispondenti al servizio reso dall'interessato presso il soppresso ente INAPL.*

Inoltre, con nota del 21 dicembre 1987 è stata chiesta alla regione Piemonte ulteriore documentazione necessaria per poter provvedere in merito alla ricongiunzione ex articolo 6 legge n. 29 del 1979 nonché alla domanda di riscatto del servizio militare prodotta dall'interessato.

Si assicura, comunque, l'interrogante che questa Amministrazione, appena in possesso dei documenti predetti, provvederà a mezzo procedura meccanografica alle operazioni di liquidazione, sulla base delle quali potranno essere emessi gli atti di definizione della pratica.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

PARLATO. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità, per il coordinamento della protezione civile, della marina mercantile, dell'interno, dell'industria, commercio e artigianato, di grazia e giustizia e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premezzo che

a seguito di una esplosione nell'impianto, domenica 25 agosto 1987, un quantitativo stimato inizialmente in metri cubi quattrocento di gasolio è fuoriuscito dal serbatoio n. 194 della Mobil Oil riversandosi in mare, nella darsena di S. Giovanni a Teduccio a Napoli;

secondo successivi rilievi della capitaneria di porto di Napoli i metri cubi di gasolio fuoriusciti ammontavano a 1.200, pari cioè a oltre mille tonnellate di gasolio;

nonostante la posa in mare di panne galleggianti, l'intervento di due battelli spazzamare della ECOLMARE e del rimorchiatore ACAMAR della CASTALIA (gruppo IRI), il gasolio è dilagato in un largo specchio d'acqua raggiungendo persino via Caracciolo;

non sono mancate polemiche avendo denunciato il signor Rolando Campanari della CASTALIA una mancanza di coordinamento nei soccorsi e che in coincidenza di ogni disposizione impartita dalla Capitaneria c'era l'intromissione della società petrolifera. La Mobil ha la pretesa di lavorare con i propri mezzi, che hanno capacità inferiore rispetto a quelli in possesso delle società chiamate ad intervenire;

è stato disposto l'intervento urgente della speciale commissione locale per il controllo degli stabilimenti costieri;

dopo oltre ventiquattro ore dal sinistro il direttore della raffineria Mobil ha rilasciato la seguente contraddittoria e quindi preoccupante dichiarazione: la situazione è sotto controllo e quindi non v'è alcuna preoccupazione, anche se non sono stati ancora individuati i motivi tecnici del guasto;

appena qualche giorno dopo un altro incendio si è sviluppato improvvisamente nell'impianto della Mobil;

non è chiaro quali siano i volumi della produzione industriale: nel 1968, in un documento ufficiale, i volumi e la capacità lavorativa era infatti di 7 milioni 377 mila tonnellate annue contro un tetto fissato da un decreto ministeriale del 1961 di 4 milioni e 500 tonnellate con facoltà, poi abrogata nel 1967, di incremento sino al 30 per cento;

naturalmente si è parlato ancora una volta, sotto la pressione della paura che soffre la popolazione residente, nella

zona orientale, di una delocalizzazione degli impianti, già promessa furbescamente dalle istituzioni locali dopo il grave incidente del dicembre 1986 all'A-GIP e mai realizzata, nonostante che i GRE gruppi di ricerca ecologica, raccolsero migliaia e migliaia di firme con una petizione volta ad ottenere detta delocalizzazione —:

quale sia stato l'esito delle inchieste amministrative ed eventualmente giudiziarie volte ad accertare la dinamica e la responsabilità dei sinistri verificatisi all'impianto Mobil;

quali sono stati i quantitativi di gasolio effettivamente fuoriusciti dai serbatoi;

l'inquinamento marino quali zone ha coinvolto e per quale estensione; come mai nonostante gli interventi svolti per il disinquinamento delle acque, i risultati non sono stati all'altezza delle aspettative ed in particolare a quale ora sono state sistemate le panne galleggianti, come mai il liquido è debordato, quando sono entrati in servizio il rimorchiatore e gli spazzamare, quanto è durato il loro intervento, quali aree hanno servito e quali attività e prelievi sono riusciti a realizzare;

se ritengano che abbiano fondamento le accuse del rappresentante della CASTALIA;

se le cause degli interventi hanno possibilità di riprodursi in tempi brevi e medi;

quali risultanze ha avuto l'intervento della commissione di controllo;

quale sia stata effettivamente la produzione della Mobil negli anni dal 1961 al 1986 e quali limiti di produzione anno per anno vigevano;

quale sia stata la dimensione del danno ambientale ed il costo degli interventi resisi necessari e se la Mobil abbia risarcito;

quando si provvederà con la delocalizzazione di tutte le aziende ad alto ri-

schio ed insalubri esistenti nella zona orientale, a recuperarvi sicurezza e vivibilità. (4-01324)

RISPOSTA. — In relazione all'incidente accaduto nell'agosto 1987 al serbatoio 194 della raffineria menzionata in oggetto a seguito della quale si è determinata una notevole fuoriuscita di gasolio, si è innanzitutto in grado di confermare la tempestività degli interventi effettuati, con il coordinamento dell'ufficio della protezione civile della prefettura, nella zona circostante lo stabilimento da parte dei vigili del fuoco (con materiale schiumogeno e sabbia) e, subito dopo, della polizia che ha provveduto a circoscrivere la zona e a deviare il traffico dei veicoli.

Nonostante poi la situazione venisse mantenuta sotto controllo, il gasolio ha inevitabilmente raggiunto la darsena di Pollena (Napoli), riversandosi nelle acque del torrente omonimo che scorre parallelo al confine della raffineria e si immette nel porto.

A questo punto si è reso necessario l'intervento della capitaneria di porto la quale, informata dell'accaduto verso le ore 15, ha immediatamente provveduto — d'intesa con la Mobil Oil — al posizionamento della panna galleggiante allo sbocco del torrente ed ha inviato sul posto numerosi mezzi attrezzati per il disinquinamento, tra cui lo spazzamare antinquinamento, convenzionato con la stessa Mobil Oil, il rimorchiatore Acamar, mezzo convenzionato con il Ministero della marina mercantile, particolarmente attrezzato per il disinquinamento e lo spazzamare Pellicano 22 della ECOLMARE.

Accertato che gran parte del prodotto fuoriuscito dal serbatoio 194 (circa 1200 metri cubi) è ricaduto nel bacino di contenimento del serbatoio o, comunque, all'interno della raffineria e quindi è stato prontamente recuperato; per la parte di gasolio fuoriuscita fino al porto (circa 300 metri cubi) si deve rilevare che il tempestivo intervento e l'idoneità dei mezzi impiegati per il recupero hanno consentito di ridurre al minimo il danno ecologico che può considerarsi irrilevante.

Il ripristino dell'equilibrio biologico è stato assicurato mediante ossigenazione delle acque a mezzo di barriera pneumatica in porto e di due battelli spazzamare appositamente attrezzati per tale esigenza.

L'intera zona è stata infine ispezionata dalla motovedetta della capitaneria di Napoli e da un elicottero noleggiato dalla Mobil Oil italiana società per azioni ed è stato accertato il completo disinquinamento della zona. Considerata la efficacia degli interventi, devono ritenersi prive di fondamento le accuse di mancato coordinamento nei soccorsi sollevate dal rappresentante della CASTALIA menzionato nell'interrogazione.

Con riferimento poi alla causa dell'incidente sembra, a parere della Mobil Oil, che esso sia ascrivibile ad anomala temperatura di collaggio del prodotto, cioè superiore ai cento gradi centigradi determinata probabilmente da una concomitanza di eventi sfavorevoli quali: alta portata, alta temperatura ambientale, rapido sporcamento del refrigerante interessato. Questi fattori uniti alla presenza di acqua nel serbatoio hanno provocato la formazione di un'emulsione acqua-gasolio che ha determinato un enorme aumento di volume e la conseguente sovrappressione all'interno del serbatoio.

Al fenomeno ora descritto sembra si possa ascrivere, quale conseguenza, il cedimento del serbatoio — nonostante la presenza di sfiati — nel punto più debole e cioè all'attaccatura tetto-mantello.

Questa ipotesi, accolta come attendibile nel verbale della commissione consultiva per le sostanze esplosive e infiammabili è stata verificata, il 25 agosto 1987, mediante il ripristino, in sicurezza, delle condizioni operative del 23 maggio 1988. L'esito di tale verifica ha confermato la anomala temperatura del gasolio pesante alla linea di collaggio che è risultata di circa 150 gradi centigradi.

In ottemperanza poi alle prescrizioni della commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili è stato elaborato il progetto per migliorare, anche tramite modifiche strutturali le condizioni di sicurezza delle esistenti attrezzature. Nel con-

tempo la Mobil Oli ha deciso di intraprendere, in tempi brevi, le seguenti azioni:

installare il sistema di allarme di alta temperatura sul collaggio. Nel passato non si era ritenuta necessario tale ulteriore istallazione perché il refrigerante sul collaggio era largamente in eccesso, come dimostrato dalle statistiche relative al serbatoio 194;

opere per la pulizia del refrigerante;

ripristinare la continuità della recinzione;

effettuare la verifica dell'efficienza degli attuali sistemi di protezione.

Per quanto riguarda la capacità lavorativa delle raffinerie si precisa che essa è fissata in 4.500.000 + 30 per cento di riserva tonnellate/anno e che la stessa, nel periodo 1962-1986 compreso, ha lavorato complessivamente 111.935 milioni di tonnellate.

Il problema della delocalizzazione degli impianti dai quali può derivare il rischio di incidente rilevante è stato affrontato dal Ministero dell'ambiente attraverso la predisposizione di un disegno di legge concernente la rilocalizzazione di impianti industriali per finalità ambientali.

Tale provvedimento si propone di risolvere il problema — lasciato insoluto dalla normativa vigente — dei molti impianti a grave rischio ambientale che risultano attualmente insediati in zone limitrofe, o addirittura all'interno dei centri abitati.

Il menzionato disegno di legge affianca agli interventi legislativi di carattere prescrittivo alcuni strumenti volti ad incentivare lo spostamento di impianti industriali tentando di contemperare le diverse, ma non necessariamente incompatibili esigenze della produzione, con quelle della salvaguardia ambientale.

Il Ministro dell'ambiente: RUFFOLO.

PARLATO. — Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali. — Per conoscere, anche avuto riguardo alla interro-

gazione 16 settembre 1986 restata priva di risposta:

se siano state individuate e colpite le responsabilità della farsa relativa alla riportata immissione in servizio nel 1986 degli ATR42 dopo che essa era stata programmata ed annunciata senza però che preventivamente venissero esaminati e discussi con le organizzazioni sindacali del personale le modalità di impiego e l'organizzazione del personale di bordo;

quali danni abbia concretato tale inaudita superficialità all'utenza, oltre alla già compromessa immagine « meridionale » dell'ATI ed in particolare dalla data annunciata per l'inizio dei voli dei primi due ATR 42 sui dieci complessivamente ordinati, quanti passeggeri in più avrebbero volato sulle rotte Napoli-Bologna-Milano Malpensa Firenze-Roma, Firenze-Milano Linate e Firenze-Milano Malpensa, sino all'effettiva entrata in servizio degli aerei e quali risparmi si sarebbero realizzati.

Rilevato che i due aerei coprono quattro linee, una sola delle quali con scalo in un aeroporto del Mezzogiorno, se a simile politica discriminatoria degli scali del Sud, la cui carenza di collegamenti aerei la dice lunga sulla pretesa immagine « meridionale » dell'ATI, si aggiungereanno analoghe discriminazioni marginalizzanti allorquando verranno immessi in servizio gli altri ATR 42;

atteso che l'impiego degli ATR 42 è stato suggerito dal più remunerativo coefficiente di occupazione posti messi in relazione alla maggiore redditività derivante dai più contenuti costi di esercizio, quali programmi esistono, se mai esistono, per collegare direttamente tra loro tutti i capoluoghi di regione del Mezzogiorno ed eventualmente, ma è sperare troppo?, tra i capoluoghi di provincia, sempre delle otto regioni meridionali sia con i detti ATR 42 sia anche nel quadro di uno sviluppo dell'aviazione civile di un terzo livello, e delle strutture aeroportuali occorrenti:

se sia vero che su talune di tali tratte l'ATR 42 non risulti valido giacché

sarebbero necessari aeromobili di ancora più ridotta capienza e se dunque ci siano programmi di acquisto anche di tali aeromobili, onde collegare finalmente per via aerea l'intero Mezzogiorno e questo con il Centro Nord, riscattando una gravissima latitanza nel ruolo sin qui spettato ed ancora spettate alle compagnie di bandiera italiana e « meridionale ». (4-03302)

RISPOSTA. — *La ritardata immissione in servizio dei primi due ATR42 dell'ATI nel 1986 fu dovuta essenzialmente ad un irrigidimento delle organizzazioni sindacali in merito alla trattativa sul servizio di bordo. Gli aerei entrarono in servizio con un ritardo di due mesi sul programmato.*

I programmi di potenziamento della flotta del vettore nazionale con aeromobili MD80 e ATR42 furono avviati fin dal 1983-84, congiuntamente alla fusione della società Aermediterranea ed ATI nella cosiddetta « nuova ATI », cui era collegato il piano di redistribuzione delle linee nazionali tra Alitalia e tale nuova società.

A quest'ultima fu affidata una impronta meridionalistica, nel senso che le fu attribuita la gestione di tutte le relazioni interessanti il sud; per cui gli aeromobili della società risultano destinati per definizione ai collegamenti soddisfacenti interessi legati all'area del Mezzogiorno.

Si ritiene utile tuttavia precisare che tale destinazione è valida in via di principio, in quanto l'articolo 4 della convenzione fra lo Stato e l'ATI prevede la possibilità dell'utilizzo incrociato della flotta Alitalia ed ATI in vista di una maggiore flessibilità nell'utilizzazione delle risorse per la produzione del pubblico servizio.

L'acquisizione di aeromobili ATR42 fu al tempo programmata sia per la sostituzione di aeromobili di maggior capacità su relazioni di modesta frequentazione, sia per la creazione di una rete di collegamenti che garantisse un più facile accesso agli aeroporti intercontinentali ed internazionali, nonché l'istituzione di collegamenti tra regioni e province particolarmente richiesti a livello locale.

Il collegamenti programmati con aeromobile ATR42 sono stati nella stagione invernale:

Collegamenti ATI: Napoli-Firenze, Roma-Ancona, Roma-Firenze, Malpensa-Firenze, Linate-Firenze, Torino-Alghero, Alghero-Genova-Malpensa, Bologna-Alghero, Trapani-Pantelleria, Roma-Trapani, Napoli-Bologna-Malpensa;

Collegamenti Alitalia: Torino-Zurigo, Milano-Colonia, Milano-Monaco, Milano-Stoccarda, Firenze-Monaco, Milano-Norimberga, Firenze-Parigi, Milano-Marsiglia.

Per quanto riguarda i collegamenti effettuati da compagnie di terzo livello, si rappresenta che la natura imprenditoriale dei collegamenti regionali ed interregionali, così come regolamentati dal decreto ministeriale in data 18 giugno 1981 e successive modificazioni, e la conseguente sottoposizione al rischio di impresa, fanno sì che la scelta delle rotte da operare e degli aeromobili da utilizzare dipenda unicamente dalla volontà degli operatori.

Attualmente esistono alcuni collegamenti tra città del meridione e tra queste ed il centro-nord operati con aeromobili di ridotta capacità; si tratta in particolare dei sottoelencati collegamenti assentiti alla società Aliblu airways società per azioni con aeromobili Jetstream 31 con 18 posti-passeggeri (quindi con capacità più ridotta):

Catania-Brindisi, Brindisi-Napoli, Bari-Napoli, Reggio Calabria-Napoli, Pescara-Napoli, Palermo-Bari, Foggia-Roma attualmente non operato, Foggia-Napoli attualmente non operato, Napoli-Verona, Roma-Pescara, Pescara-Bari,

nonché dei sottoelencati collegamenti assentiti alla società Avianova società per azioni con aeromobili ATR42:

Bologna-Bari, Cagliari-Catania, Bari-Catania, Firenze-Catania.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

PARLATO. — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali. — Per conoscere — premesso che*

martedì 29 dicembre 1987 il signor Luciano Buonocore si reca presso l'aero-

porto di Capodichino, dovendo partire per Milano con il volo delle 17,05;

è agli sportelli dell'Alitalia alle ore 16,30 e qui apprende che il volo, causa nebbia, è stato soppresso;

il Buonocore chiede il rimborso del biglietto. L'impiegata fa presente che ciò non è possibile, una sola (è incredibile) presso gli sportelli cittadini di via Medina;

il signor Buonocore si reca presso tali uffici; una impiegata, tale signora Salvi alla richiesta del rimborso del biglietto con fare sgarbato comunica che « non ci sono soldi » (il rimborso è di lire 125.000 prezzo ridotto perché il signor Buonocore è gionalista). In realtà vi sono ben tre cassieri. Tutti espongono un cartello con la scritta (chiuso) nonostante siano le ore 17,10;

il signor Buonocore fa civilmente le sue rimostranze. Interviene tal signor Antonio Porzio, qualificatosi « responsabile » che con modi ancora più sgarbati dichiara anch'egli che « non ci sono soldi » e che le casse sono chiuse per motivi « che non è tenuto a spiegare » e che pertanto invita il signor Buonocore a « non dare fastidio e ad allontanarsi ». Interviene il consigliere provinciale del MSI dottor Bruno Esposito, il quale con pacatezza, tenta di far capire al Porzio che non si può trattare così un utente. Niente, neanche una risposta. La situazione tuttavia si sblocca dopo circa mezz'ora quando a seguito di un pagamento regolarmente effettuato allo sportello dall'acquirente di un biglietto, appare incontestabile che il danaro esiste e che viene regolarmente maneggiato —:

quali iniziative si intendono assumere per imporsi e all'Alitalia di addivenire ai più miti consigli nei rapporti con l'utenza recuperando al suo personale, cortesia ed efficienza che l'arroganza della conduzione monopolistica di cui gode l'azienda non ha evidentemente consentito che i suoi dirigenti insegnino al personale, ignorandoli loro, non solo l'urbanità dei modi ma il dovere di rendere un servizio per il quale la collettività

paga un costo generale assai alto ed il singolo utente un costo specifico al quale deve corrispondere l'obbligo di una controprestazione, tanto più se si tratti, come in questo caso, di evitare che possa prodursi trattenendo denaro altrui, l'ipotesi di reato della approvazione indebita. (4-03540)

RISPOSTA. — Secondo quanto comunicato dalla società Alitalia, a seguito della cancellazione del volo BM131 da Napoli a Milano del 29 dicembre 1987, si determinarono in aeroporto alcune difficoltà nel provvedere alle procedure relative alla mancata partenza dei passeggeri. La maggior parte di questi richiese subito il rimborso del biglietto, esaurendo in breve la disponibilità di cassa. Presso l'agenzia passeggeri di Napoli si verificò la stessa situazione per cui, date le numerose richieste di rimborso, non rimaneva più nessuna disponibilità di contanti per rimborsare il signor Buonocore.

Per quanto riguarda le accuse di cattivo comportamento del personale, l'Alitalia ha informato che le note caratteristiche dei propri impiegati a contatto con il pubblico risultano tutte positive.

Si segnala infine che dal 20 gennaio 1988, alla luce della situazione verificatisi, la società ha temporaneamente provveduto a costituire un'indennità speciale di cassa presso l'agenzia passeggeri di Napoli, riservata ai casi d'urgenza.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PELLEGATTA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere quali motivi impediscono la corresponsione del trattamento definitivo, di quiescenza al signor Toia Carlo nato a Busto Arsizio il 3 maggio 1934 ed ivi residente in via Tofane 14. L'interessato, già dipendente del comune di Busto Arsizio e poi passato all'AGESP, è in pensione dal 1° maggio 1985 (posizione n. 2577272). (4-03120)

RISPOSTA. — A seguito di domanda di ricongiunzione ex articolo 2 legge n. 29 del

1979, presentata dal signor Carlo Troia in data 14 marzo 1985 (cui è stato attribuito il numero d'ordine 0529323), è stato chiesto alla sede INPS di Varese, con nota del 5 maggio 1986 sollecitata il 25 agosto 1987 e l'8 gennaio 1988, il prospetto dei contributi versati presso quella gestione, per i periodi richiesti.

Si assicura, comunque, l'interrogante che appena in possesso dei documenti predetti, questa Amministrazione provvederà, a mezzo procedura meccanografica, alle operazioni di liquidazione sulla base delle quali potranno essere emessi contestualmente gli atti di definizione della ricongiunzione richiesta nonché della pensione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

PELLEGATTA. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere a che punto trovasi il ricorso presentato in data 17 settembre 1983 dal signor Pio Lupidi nato a Corridonia (MC) il 1° dicembre 1913 e residente in Busto Arsizio via Cardinal Tosi 10, inteso ad ottenere il trattamento pensionistico di guerra (posizione 66832 RIGGE); da oltre quattro anni, il Lupidi non ha più avuto notizie in merito. (4-03280)

RISPOSTA. — Il ricorso gerarchico, proposto dal signor Lupidi, avverso la determinazione del direttore generale del 9 giugno 1980 n. 2660333, risulta definito da questa Amministrazione.

Con la predetta determinazione veniva respinta un'istanza, prodotta in data 14 luglio 1975 per conseguire trattamento pensionistico per le infermità: modica epatomegalia con lieve disepatismo ed esiti di pleurite basale sinistra, nella considerazione che le infermità stesse non potevano considerarsi dipendenti da causa di servizio di guerra, né potevano essere messe in relazione con le infermità sofferte dall'interessato durante il servizio militare di guerra.

Avverso detta determinazione, come sopra indicato, il Lupidi ha proposto ricorso gerarchico, rubricato al n. 66832, e definito con decreto di rigetto del 3 agosto 1983

n. 032985 regolarmente notificato, tramite il comune di Busto Arsizio (Varese) in data 29 agosto 1983, non essendo emersi elementi idonei alla revoca od alla modifica del provvedimento impugnato.

L'istanza cui si riferisce l'interrogante, pervenuta in data 24 settembre 1983, non è stata accolta in quanto dalla ulteriore revisione degli atti non sono stati rilevati elementi validi di giudizio. Di quanto sopra è stata data comunicazione alla parte con lettera del 25 gennaio 1988.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

PETROCELLI, CIAFARDINI E CICE-RONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

nella seduta del 30 settembre 1987 della Commissione parlamentare competente il presidente dell'Ente ferrovie dello Stato Ligato disse che era allo studio la costituzione del 16° Compartimento Ferroviario, comprendente le regioni Abruzzo e Molise;

di recente le segreterie regionali della FILT-CGIL' della FIT-CISL e della UILT-UIL hanno dichiarato di ritenere indispensabile tale istituzione per il riequilibrio tra le zone costiere ed interne e per il rilancio del trasporto su rotaia di entrambe le regioni, le quali finora sono state considerate periferia dei compartimenti interessati, con visibili conseguenze negative in termini di investimenti, occupazione e funzionalità delle linee —:

se non ritiene di dover intervenire nel senso indicato per facilitare sia la costituzione del Compartimento sia il riassetto contestuale dell'organico del personale, come più volte hanno chiesto le stesse organizzazioni sindacali;

se non ritiene utile sollecitare il potenziamento delle strutture esistenti, sbloccare e attivare finanziamenti di opere relative alle due regioni interessate.

(4-04724)

RISPOSTA. — L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato rende noto che il proprio regolamento di organizzazione strutturale adottato dal consiglio di amministrazione con deliberazione del 12 novembre 1986, n. 598, ed approvato dal ministro dei trasporti con decreto del 9 dicembre 1986 prevede, oltre ad un'articolazione su aree dipartimentali preposte a macrosettori organici di attività, anche un accentuato decentramento articolato sulle direzioni compartimentali e sui nuovi impianti di produzione, che costituiranno le unità operative direttamente preposte alla produzione del servizio ferroviario ed alle attività ad esso relative su tratti di linee, principali nodi e specifici grandi impianti.

Per mettere a punto i modelli organizzativi degli impianti di produzione, che costituiranno un importante strumento per il miglioramento dell'efficienza ed economicità dei processi produttivi, attraverso l'ottimale combinazione delle risorse, lo snellimento dei regolamenti, l'adozione di nuovi indirizzi di gestione e l'impiego di moderne tecniche per la valutazione e la verifica dei risultati, sono già state attuate le prime sperimentazioni.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato precisa che la prima fase di sperimentazione dovrebbe concludersi nel 1988 e nel 1989 si dovrebbe passare all'attivazione degli impianti di produzione sull'intera rete. In relazione agli stretti legami esistenti fra funzionalità ed estensione degli impianti di produzione e giurisdizione dei compartimenti, la modifica dei compartimenti esistenti e l'eventuale istituzione di nuovi potrà essere definita solo dopo aver attuato la completa creazione degli stessi impianti di produzione.

In relazione alla disponibilità delle risorse l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato sta provvedendo alla realizzazione dei piani autorizzati per il potenziamento, ammodernamento ed adeguamento della rete ferroviaria. Stante la necessità di perseguire la massima produttività degli interventi inseriti in detti piani, occorre, per altro, pianificare la loro attuazione secondo criteri di priorità.

Al riguardo l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato comunica che è in corso di definizione il programma degli interventi da realizzare nel prossimo triennio 1988-91, nel cui contesto verrà adeguatamente tenuto conto anche delle esigenze delle linee ferroviarie delle regioni Abruzzo e Molise.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PIRO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se risponde al vero la notizia pubblicata da *Il Resto del Carlino* del 28 dicembre 1987 secondo la quale una ragazza handicappata Stefania Calà Lesina, di 11 anni di Mirto (Messina) viene sistematicamente allontanata dall'aula scolastica dal professor Giuseppe Orlando durante le sue ore di lezione presso la locale Scuola media;

quali provvedimenti intende assumere affinché venga rispettata la norma che prevede l'inserimento nelle classi normali di ragazzi portatori di handicap con l'ausilio di insegnante di sostegno.

(4-03527)

RISPOSTA. — *Questo Ministero con decreto ministeriale 28 aprile 1988 ha convalidato la sospensione cautelare dal servizio già disposta nei confronti del professor Giuseppe Orlando. Tale sospensione si protrarrà fino a conclusione del procedimento disciplinare instaurato a carico del docente ai sensi dell'articolo 92 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957.*

Il Ministro della pubblica istruzione: GALLONI.

PIRO, SANGUINETI, MACCHERONI, REINA, CEROFOLINI, TESTA ANTONIO E POTÌ. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere quali siano le ragioni per le quali l'Ente autonomo delle ferrovie non rispetta l'articolo 32 della legge finanziaria 1986 che faceva obbligo anche a questo ente di destinare l'1 per cento dei mutui concessi dallo Stato per investimenti alla

rimozione delle barriere architettoniche sia negli impianti fissi che nel materiale rotabile. (4-03871)

RISPOSTA. — *Con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, sono state emanate disposizioni per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, nei quali vengono prestati servizi di interesse collettivo, comprendendo in questa categoria anche i fabbricati ferroviari aperti al pubblico. L'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica riferito specificatamente al servizio ferroviario prescrive anche l'adozione di misure atte a rendere possibile l'accesso ai treni da parte di persone con difficoltà di deambulazione e l'adattamento di carrozze da inserire nella composizione di alcuni treni circolanti sulle principali linee.*

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato rende noto che per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici, ha da tempo emanato disposizioni affinché nelle progettazioni di nuovi fabbricati ferroviari aperti al pubblico o nella radicale ristrutturazione di quelli esistenti siano rispettate le norme suddette e, pertanto, sta provvedendo in conformità.

Per le stazioni da non ristrutturare radicalmente l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato ha, invece, ritenuto opportuno che gli adattamenti, richiedenti interventi costosi ed impegnativi, fossero programmati in funzione delle scelte operate per l'individuazione delle fermate dei treni specializzati per il trasporto di invalidi non deambulanti.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato precisa che, per quanto attiene alla specializzazione dei treni, ha attivato nel settembre 1982 un primo servizio sperimentale di treni locali sulla tratta Brescia-Udine con impiego di carrozze vicinali a piano ribassato opportunamente modificate, servizio che non ha, per altro, avuto pratica utilizzazione, presumibilmente per i notevoli disagi che il trasporto ferroviario comporta (orari obbligati, difficoltà per raggiungere le stazioni, problemi per la salita e discesa dalle carrozze eccetera) in relazione al mezzo stradale, che, sulle brevi distanze,

offre una maggiore speditezza, flessibilità ed autonomia d'impiego.

Per le relazioni a media e lunga distanza è stato, invece, studiato un primo programma, che è stato recentemente aggiornato, sulla base degli stanziamenti autorizzati dalla legge n. 41 del 1986 e della nuova impostazione dell'orario dei treni viaggiatori, che prevede:

l'impiego di 80 carrozze, in corso di costruzione, adattate per la sistemazione di invalidi in carrozzella e dei relativi accompagnatori, secondo criteri definiti in campo europeo dall'union internationale des chemins de fer;

un programma di circolazione di treni su 13 delle principali relazioni nazionali;

l'adattamento di 43 stazioni situate sulle suddette 13 relazioni, nelle quali è prevista la fermata dei treni specializzati per gli invalidi; tale adattamento comporterà anche idonei dispositivi per il superamento da parte degli invalidi in carrozzella delle scale di accesso ai marciapiedi e del dislivello tra marciapiede e pavimento delle carrozze.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato comunica, inoltre, che i suddetti servizi specializzati potranno essere estesi anche ad altre relazioni con particolare riguardo a quelle nelle quali verranno utilizzati i nuovi rotabili a piano ribassato di prossima costruzione che eviteranno le soggezioni attualmente imposte dalla necessità di impiegare rotabili opportunamente adattati.

Infine, per quanto riguarda i traghetti della flotta delle ferrovie dello Stato di recente costruzione, il problema dell'eliminazione delle barriere architettoniche non sussiste in quanto essi sono conformi alla suesposta normativa. Per le rimanenti unità, la costruzione delle quali risale a tempi non recenti, l'eliminazione delle barriere architettoniche potrà essere attuata, in base agli indirizzi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978, solo in presenza di grossi lavori di ristrutturazione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

POLI BORTONE — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

se fra la realizzazione del nuovo orario ferroviario, con la conseguente soppressione di alcuni convogli a lunga percorrenza che già collegavano la provincia di Lecce col centro e col nord d'Italia, e il potenziamento di trasporti su ruote Lecce-Roma attraverso la ditta Marozzi esista un collegamento;

se il ministro sia a conoscenza dell'identità dei soci della ditta Marozzi e di quali sovvenzioni la ditta stessa usufruisce;

quali ditte fanno parte del pool di imprese che si è aggiudicato l'appalto di 700 miliardi per il raddoppio della linea Bari-Taranto;

se risponde al vero che tali imprese sono tutte del nord e si debba, dunque, ricorrere al sistema dei subappalti;

se l'operazione su menzionata ha un riflesso positivo nei riguardi dell'occupazione di personale del Mezzogiorno d'Italia;

quanti e quali posti si prevedano, per quale durata e per quale impegno di spesa;

se intenda verificare che non vi siano state violazioni della legge n. 36 per evitare conseguenze negative su una regione fortemente caratterizzata da un processo di progressiva disoccupazione.

(4-00749)

RISPOSTA. — L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato ha fatto sapere che, nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, sono in atto ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni, tendenti a realizzare, nel settore viaggiatori, un'offerta differenziata e maggiormente aderente alle esigenze delle diverse categorie di utenti.

Sono infatti previsit:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermata anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati per consentire la loro agevole fruibilità anche agli stessi medi centri;

treni locali a servizio delle località minori;

In linea con detti indirizzi, a partire dal 31 maggio 1987, data di attivazione dell'orario estivo, sono stati attuati primi provvedimenti di razionalizzazione degli orari dei collegamenti ferroviari tra la Puglia e il centro-nord Italia, così riassumibili:

ristrutturazione dei servizi diurni tra Lecce e Milano con l'effettuazione di:

due coppie di treni intercity Milano-Lecce, in luogo dei TEE (trans Europe express) 92 e 93 e dei rapidi 958 e 959;

treni espressi ad orario cadenzato Bologna-Pescara, Bologna-Foggia e Bologna-Bari;

treni diretti ad orario cadenzato sulla relazione Milano-Bologna-Ancona;

razionalizzazione dei collegamenti di carattere locale;

acceleramento dei preesistenti treni espressi Torino-Lecce, Venezia-Lecce e Milano-Taranto e dei collegamenti notturni;

istituzione della nuova coppia di treni espressi 382/389 Stoccarda/Schauffhausen-Lecce;

ristrutturazione, con acceleramento e migliore rispondenza degli orari, dei collegamenti Roma-Lecce e Roma-Taranto.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato ha rilevato che complessivamente si è ottenuto un sensibile miglioramento dell'offerta, ed anche nei casi in cui risulta oggi necessario effettuare trasbordi a seguito della soppressione di fermate dei treni più veloci, i tempi complessivi di viaggio risultano ridotti, o al massimo analoghi, rispetto alla precedente impostazione d'orario.

Non risultano quindi fondati i dubbi circa possibili collegamenti tra i servizi su strada effettuati dalla ditta Marozzi e la predetta ristrutturazione di orario, la quale, come evidenziato, è finalizzata al miglioramento dell'offerta dei servizi ferroviari.

Per quanto concerne i lavori di raddoppio della linea Bari-Taranto, l'Ente delle ferrovie dello Stato ha reso noto che gli stessi sono stati affidati all'associazione temporanea di imprese costituita da: SOGESTRA società per azioni (mandataria capogruppo), ITALIMPRESIT società per azioni, FARSURA COSTRUZIONI società per azioni, FIAT ENGINEERING società per azioni, SPARACO SPARTACO società per azioni e ICLA società per azioni (mandanti).

L'associazione temporanea ha sede a Modugno (Bari); delle imprese che di essa fanno parte solo alcune (ITALIMPRESIT, GIROLA, FIAT) risultano avere sede al nord.

Se si tratta di un appalto di concessione di prestazioni integrate, affidate ad imprese che prima della gara, per la complessità di opere da eseguire e le potenzialità richieste, furono prequalificate in base al decreto ministeriale 30 gennaio 1982, n. 175, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 2 febbraio 1982, n. 50.

La convenzione consente anche l'impiego di imprese locali, atteso che è possibile subaltare le opere civili fino al 40 per cento del loro importo. Di tale facoltà la concessionaria sta già facendo uso, e le varie imprese costituenti l'associazione temporanea hanno già siglato accordi con le organizzazioni sindacali presso l'ufficio regionale del lavoro, per l'assunzione di mano d'opera locale. Tali assunzioni avvengono tramite gli uffici di collocamento, nel pieno rispetto delle leggi vigenti.

La concessione prevede per ora una prima fase d'interventi per circa 150 miliardi di spesa e verranno quanto prima aperti cantieri per ulteriori 180 miliardi. L'intero raddoppio della linea Bari-Taranto prevede una spesa di oltre 700 miliardi, nell'arco di circa un quinquennio.

Sensibile potrà quindi essere l'offerta di posti di lavoro, valutata dall'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato in 700-800 unità, oltre naturalmente l'indotto esterno.

Per quanto riguarda le notizie richieste sulla società a responsabilità limitata Viaggi e turismo Marozzi, si fa presente che il capitale sociale, recentemente aumentato a 500 milioni, appartiene per il 95 per cento alla società a responsabilità limitata Esercizi meridionali con sede in Roma, Corso Trieste, n. 38 e per il 5 per cento alla società a responsabilità limitata Euro jet tours, con sede in Roma, Piazza della Repubblica, n. 54.

Il consiglio di amministrazione è così composto:

ragioniere Campanale Roberta, Presidente;

signor Marozzi Mario, Consigliere;

signorina Marozzi Alessandra, Consigliere;

ragioniere Lombardo Michele, Consigliere;

signor Lirosi Alfonso, Consigliere;

generale Musolino Giuseppe, Consigliere;

onorevole Filippi Renzo Eligio, Consigliere;

Per quanto concerne l'altra società del gruppo Marozzi, la società CIAT società a responsabilità limitata - Compagnia italiana autolinea e turismo (ex MAI) - risulta che il capitale sociale (lire 40 milioni) sia di proprietà:

per il 50 per cento della società a responsabilità limitata Viaggi e turismo Marozzi;

per il 27,5 per cento della società a responsabilità limitata Esercizi meridionali;

per il 15 per cento della ragioniere Roberta Campanale (presidente);

per il 7,5 per cento del signor Nazzareno Marozzi (consigliere).

La composizione del consiglio di amministrazione della CIAT è la seguente:

ragioniere Campanale Roberta, Presidente;

signor Marozzi Nazzareno, Consigliere; ragioniere Lombardo Michele, Consigliere;

ragioniere Lombardo Giuseppe, Consigliere;

signorina Marozzi Alessandra, Consigliere.

Circa le sovvenzioni dello Stato di cui le società del gruppo Marozzi usufruiranno, si informa che è stato disposto, per l'anno finanziario 1985, il rimborso degli oneri tariffari delle autolinee ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 gennaio 1981 e del regolamento CEE n. 1191 del 1969, per l'importo complessivo di lire 54 milioni a favore della società a responsabilità limitata MAI (ora CIAT) e della società a responsabilità limitata Viaggi e turismo Marozzi, per gli esercizi degli anni 1972-1973-1974; sono state presentate, per il periodo 1975-1979, domande di rimborso da entrambe le imprese, per un ammontare pressoché analogo.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

POLI BORTONE. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere

quali provvedimenti vi sono per l'apertura della base aerea di Galatina al traffico di voli charter;

se non ritenga che la presenza di una base aerea già in loco e la « centralità » di Galatina rispetto ai flussi turistici del Salento siano garanzia di efficienza di strutture, di scelte appropriate e di economicità di interventi. (4-03310)

RISPOSTA. — L'aeroporto di Galatina (Lecce) è uno scalo militare non aperto al traffico civile; l'eventuale utilizzazione civile non può pertanto prescindere dalla dichiarazione di agibilità delle autorità militari.

Il Ministero della difesa, interessato al riguardo, ha fatto presente che la carenza di mezzi e servizi di assistenza e l'intensa attività dei voli militari condizionano attualmente l'apertura della base aerea al traffico di voli charter.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

POLIDORI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi che si frappongono alla definizione della pratica di pensione di invalidità assoluta e permanente, inoltrata al Ministero del tesoro — direzione generale degli Istituti di previdenza CDPL — della signora Rinaldi Milvia, dipendente USL 25 « Piombino Val di Cornia », in data 29 gennaio 1986 — prot. n. 2292. (4-01505)

RISPOSTA. — *Con decreto del 7 gennaio 1988 n. 691, è stata conferita alla signora Milvia Rinaldi la pensione diretta ordinaria di lire 2.864.500 annue lorde a decorrere dal 7 novembre 1985, oltre all'indennità integrativa speciale di cui all'articolo 5 legge 22 novembre 1962, n. 1646, per la valutazione dei servizi resi dalla stessa presso la USL n. 25 di Piombino (Livorno) dal 1° marzo 1969 al 6 novembre 1985.*

Gli atti di conferimento della pensione sono stati spediti al comune di Piombino in data 20 aprile 1988, mentre gli atti di pagamento erano già stati inviati alla direzione provinciale del tesoro di Livorno in data 2 marzo 1988.

La pensione di cui sopra è stata conferita con riserva di riliquidazione per pensione di privilegio a diritto accertato. Questa Amministrazione provvederà a sciogliere la suddetta riserva appena sarà pervenuto il prescritto parere da parte del Ministero della sanità — ufficio medico legale, richiesto con nota del 10 luglio 1987 e sollecitato in data 17 maggio 1988.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

POLIDORI E FAGNI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

si è venuto a determinare all'isola d'Elba (Livorno) — per una decisione della motorizzazione di Livorno — il trasferimento nella città capoluogo di provincia della revisione e del collaudo dei veicoli degli abitanti dell'isola (circa 700 all'anno) determinando con questa scelta ulteriori difficoltà alle popolazioni elbane;

si è già manifestata la richiesta di alcune amministrazioni comunali dell'isola perché si torui alla normalità, avendo presente che tale mancanza renderebbe inoltre specie nel periodo estivo ulteriormente caotico il trasporto dei mezzi sul continente. Ed avendo inoltre il comune di Portoferraio messo a disposizione tutto quanto necessario alle operazioni di collaudo —:

se il ministro non ritiene di intervenire per far sospendere la decisione. (4-04979)

RISPOSTA. — *In seguito alle rimostranze avanzate dai sindaci dei comuni dell'isola d'Elba, questa Amministrazione ha attentamente esaminato la situazione descritta nell'interrogazione e determinatasi in seguito al provvedimento emesso dal direttore dell'ufficio provinciale della Motorizzazione civile e trasporti in concessione di Livorno che statuiva anche per l'isola d'Elba l'applicazione delle disposizioni, recentemente emanate, in materia di operazioni automobilistiche eseguite fuori sede.*

A seguito dell'intervento della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione la situazione può considerarsi risolta in quanto è stata data ampia assicurazione che le sedute dei collaudi e delle revisioni dei veicoli appartenenti ai cittadini residenti nell'isola d'Elba saranno in avvenire ripristinate con le modalità consuete.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

PORTATADINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che

a seguito degli eventi d'appresso elencati, è stata decretata la chiamata alla cattedra di storia del cristianesimo presso la facoltà di magistero dell'Università degli studi di Roma « La Sapienza » del professore di prima fascia Andrea Riccardi, benché quest'ultimo sia titolare di Storia Contemporanea e docente di storia dei partiti e movimenti politici

presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università degli Studi di Bari;

non esiste alcuna affinità tra il gruppo disciplinare 30 (Storia Contemporanea) e il gruppo disciplinare 100 (Storia del Cristianesimo);

il suddetto docente venne respinto come unico candidato e con votazione regolare dal Consiglio della Facoltà di Magistero in data 17 marzo 1987 e quindi non più riproponibile; che venne invece riproposto e rivotato il successivo 7 maggio 1987 nonostante l'opposizione esplicita e pubblica di una parte del Consiglio di Facoltà, opposizione che esigeva non solo per correttezza ma anche per esplicita conseguenza giuridica consolidata da una consuetudine che è ormai prassi normativa, la logica riapertura dei termini del concorso —:

se non si ritiene pertanto tale chiamata illegittima posto che in tal caso ad avviso dell'interrogante sarebbero ravvisabili gli estremi degli articoli 323 e 324 del codice penale;

se non ritenga frettoloso, irrituale e scarsamente rispettoso dei normali e ordinati canoni di diritto amministrativo, l'invio da parte degli organi del ministero della pubblica istruzione al suddetto docente di un telegramma comunicante l'avvenuto trasferimento dall'Università degli studi di Bari a quella dell'Università degli studi di Roma « La Sapienza », quando al tempo (e non si conosce se a tutt'oggi ciò sia ancora avvenuto) il relativo decreto non era stato ancora registrato alla Corte dei Conti, tenuto soprattutto conto che contro di esso era stato rivolto regolare esposto. Ad avviso dell'interrogante potrebbero ravvisarsi i presupposti dei reati di falso ideologico, falso in atto pubblico e interesse privato in atti di ufficio e quindi gli estremi per l'applicazione degli articoli 476 e 479 del codice penale nel fatto che nell'Ordine degli studi della facoltà di magistero dell'Università degli studi « La Sapienza » per l'anno accademico 1987-88 (chiuso alle stampe il 6 aprile 1987 come risulta dal

retro di 2^a copertina) compaia fra i titolari di insegnamento per l'anno medesimo il nome del suddetto docente la cui chiamata era stata respinta in data 17 marzo 1987 ed accolta, in data 7 maggio 1987, dalla facoltà, ma non ancora sottoposta al parere del CUN. (4-05221)

RISPOSTA. — I professori ordinari possono essere trasferiti, ai sensi del terzo comma dell'articolo 93 del testo unico del 31 agosto 1933, n. 1592, ad un insegnamento diverso da quello di titolarità — sentito il parere del CUN (consiglio universitario nazionale) — purché sia dato motivato e dettagliato conto della loro qualificazione scientifica nella deliberazione della facoltà di destinazione.

Nel caso in questione il CUN, nella seduta del 17 luglio 1987, aveva richiesto alla facoltà di magistero dell'ateneo La sapienza ulteriori informazioni e valutazioni sugli interessi scientifici manifestati dal professor Riccardi e, sulla base dell'esauriente e motivata risposta fornita dalla facoltà, espresse il proprio parere favorevole al trasferimento nella successiva riunione del 9 ottobre 1987.

Va, inoltre, tenuto presente che l'articolo 93 del citato testo unico non pone alla facoltà alcuna limitazione temporale per la chiamata a titolo di trasferimento, per cui fino a quando permangono le ragioni di pubblico interesse, che hanno indotto la facoltà a deliberare la vacanza del posto, deve essere rispettata la volontà dell'organo a meno che non intervengano fatti estintivi della procedura seguita, quali la revoca o altro fatto o atto idoneo (vedi tribunale amministrativo del Lazio prima sezione del 29 luglio 1981, n. 587).

Nel caso specifico la proposta di trasferimento del professor Riccardi, non avendo ottenuto con 50 voti favorevoli, 2 contrari e 19 astenuti la prescritta maggioranza, è stata ripresentata nella seduta del 7 maggio 1987; in questa seconda occasione la proposta stessa è stata approvata con 69 voti favorevoli ossia con il quorum previsto dall'articolo 2 della legge n. 311 del 1958 (su 118 professori appartenenti alla facoltà più sette fuori ruolo presenti alla seduta il quorum risulta uguale a 63).

Quanto, infine, alle osservazioni formulate a proposito del telegramma inviato da questo Ministero al suddetto docente, si fa presente che il ricorso a tale mezzo, per comunicare preliminarmente sia le nomine sia i trasferimenti dei professori universitari, risponde ad una prassi ritenuta opportuna al fine precipuo di garantire, con l'inizio dell'anno accademico, un ordinato svolgimento dell'attività didattica.

Si precisa, comunque, che il decreto ministeriale in data 2 ottobre 1987, con il quale il professor Riccardi è stato trasferito all'università di Roma a decorrere dal 1° novembre 1987, è stato registrato alla Corte dei conti il 3 gennaio 1988, registro 3, foglio 218.

Il Ministro della pubblica istruzione: GALLONI.

PROCACCI, SALVOLDI, BASSI MONTANARI, CERUTI, DONATI, LANZINGER E FILIPPINI ROSA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'ambiente e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 26 luglio scorso l'oasi faunistica gestita dalla LIPU (Lega italiana protezione uccelli) all'interno del padule di Fucecchio in Toscana è stata oggetto di un incendio doloso che ha portato alla distruzione di canneti e di numerosi nidi di uccelli, appartenenti anche a specie rare e protette;

tale oasi si trova in una zona ad alta densità venatoria, con notevole fenomeno di bracconaggio;

nella zona del padule i cacciatori, per rendere più visibili gli animali e per erigere gli impianti di appostamento, proprio nel periodo di riproduzione delle specie, sono soliti ricorrere al fuoco per controllare le piante infestanti, causando la morte dei nidificatori e la distruzione delle uova;

come è stato ribadito più volte, da qualificati studiosi di botanica, l'uso del fuoco favorisce paradossalmente tali piante infestanti, in quanto brucia solo la

parte aerea, mentre rimane intatta la parte affondata nel terreno —:

se non ritengano opportuno intervenire per il ripristino dell'oasi danneggiata;

se non ritengano di dover assicurare una adeguata sorveglianza in tutto il padule per debellare la caccia di frodo, impegnando a tal fine le guardie forestali, i nuclei ecologici dei carabinieri e le forze dell'ordine che operano nell'area circostante;

quali iniziative intendano adottare per preservare le piante, anche rare, che vengono distrutte dagli incendi, sia spontanei che provocati, per salvare la microfauna e tutte le specie di uccelli che vengono bruciate vive nel periodo della nidificazione e della dipendenza. (4-00999)

RISPOSTA. — *Ai sensi dell'articolo 99 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nonché della legge 27 dicembre 1977, n. 968 (legge-quadro sulla caccia) le competenze in materia di caccia sono esercitate, secondo le proprie attribuzioni, da regioni e province.*

Ciò premesso, si segnala che, in relazione ai fatti denunciati, il Ministero dell'interno ha comunicato che l'oasi faunistica gestita dalla Lega italiana protezione uccelli si estende per circa cinquanta ettari, in località Centolistre del comune di Ponte Buggianese (Pistoia), all'interno del Padule di Fucecchio, un vaso naturale con flora e fauna caratteristiche delle zone palustri. Da esso, fino ad epoca non molto lontana, gran parte degli abitanti di Ponte Buggianese traevano i mezzi per il loro sostentamento mediante la raccolta di arbusti particolari, quali il sarello ed il giungo, utilizzati per la fabbricazione di scope. In tutto il Padule, caccia e pesca sono consentite nei limiti previsti dalla vigente regolamentazione regionale, ad eccezione dell'oasi di rispetto di Centolistre, per altro appositamente recintata, adibita a ripopolamento della fauna stanziale e a protezione di quella migratoria, stante la presenza di nidificazioni ed il transito di diverse specie, anche rare, di uccelli.

Nel corso del 1987 sono stati effettuati, da parte degli organi preposti alla tutela dell'area palustre, diversi interventi che hanno consentito di non compromettere la situazione ambientale.

Per quanto riguarda, in particolare, l'incendio menzionato nell'interrogazione, alla locale Arma dei carabinieri non è pervenuta alcuna denuncia; tuttavia da notizie assunte presso il consorzio di bonifica del Padule di Fucecchio, si è appreso che effettivamente il 26 luglio 1987, sono andate bruciate delle canne e delle cannelle, con la conseguente presumibile distruzione di alcuni nidi di uccelli acquatici.

È probabile che le fiamme si siano involontariamente propagate durante i consueti lavori estivi di ripulitura, mediante i quali i cacciatori limitano la crescita della vegetazione spontanea nelle immediate adiacenze degli appostamenti fissi utilizzati durante la stagione venatoria.

Sempre secondo quanto risulta al Ministero dell'interno, il bracconaggio viene praticato anche nel Padule, prevalentemente nelle ore notturne ed in danno della selvaggina acquatica.

Per contrastare tale illecita attività, per altro molto limitata, viene comunque svolta una attenta sorveglianza da parte delle guardie venatorie, che operano alle dipendenze dell'amministrazione provinciale di Pistoia, nonché da parte di altri organi di vigilanza, tra cui il personale della stazione carabinieri di Ponte Buggianese, competente territorialmente, che il comando gruppo di Pistoia ha provveduto a sensibilizzare ulteriormente.

In merito alle specifiche richieste formulate, questo Ministero non ritiene indispensabile un intervento di ripristino delle zone danneggiate dal fuoco — per altro molto limitate — in quanto la canna palustre, la specie vegetale più rappresentata nella cenosi, mostra già una ripresa vegetativa. Si segnala, invece, la disponibilità del Corpo forestale dello Stato, ad ogni eventuale operazione antibracconaggio e di controllo dell'attività venatoria, da effettuarsi congiuntamente alle altre forze di polizia. In ogni caso il corpo forestale già svolge, pur con le note difficoltà rappresentate dalla carenza

di personale e dalla mancanza di mezzi di trasporto idonei all'ambiente palustre, azioni di sorveglianza e prevenzione, predisponendo posti di blocco all'uscita del Padule.

Il Ministero dell'ambiente, infine, ha comunicato che non sono prevedibili, in relazione a fatti così specifici, interventi di sorta da parte del Ministero stesso, nè risulta possibile promuovere attività di sorveglianza permanente da parte del nucleo ecologico dei carabinieri, in quanto, al di là dell'assenza di competenze dirette del livello centrale, la ridottissima consistenza numerica del nucleo ne impedisce una tale utilizzazione.

Le future possibili iniziative, prosegue il Ministero dell'ambiente, potranno essere assunte in sede di redazione dei disegni di legge di protezione della fauna e della flora e vegetazione autoctone.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: MANNINO.

RALLO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che

con la Legge Finanziaria 1985 è stata decisa la soppressione di alcune tratte ferroviarie;

con decreto del 16 aprile 1987 il ministro dei trasporti ha indicato fra le altre la tratta « Siracusa — Ragusa — Gela — Canicattì » tra quelle per le quali l'Ente Ferrovie dello Stato è autorizzato a sospendere il servizio viaggiatori e quello di trasporto merci, a partire dal 1° luglio 1988.

Interpretando la protesta della popolazione contro una decisione che non tiene conto della realtà economica di queste zone in particolare della presenza di una agricoltura trasformata fra le più avanzate d'Italia, che ha bisogno del trasporto su rotaia per raggiungere i grandi mercati del Nord Italia e dell'Europa —:

se non ritenga d'intervenire urgentemente per evitare la chiusura della tratta « Siracusa — Ragusa — Gela — Canicattì » affinché non si arrechi un ulteriore danno

nei confronti di un territorio già così pesantemente ai margini da un punto di vista geografico rispetto ai centri economici più importanti del nostro paese.

(4-03982)

RISPOSTA. — *L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, prevede la generale ridefinizione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato.*

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti all'Ente ferrovie dello Stato (i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale) quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, il ministro dei trasporti ha costituito, con decreto ministeriale del 4 luglio 1985, una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estensione di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estensione di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estensione di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per alcune linee di interesse locale, con volumi di traffico più esigui e maggiori

disavanzi di gestione, già è stata disposta la sostituzione, a partire dal 1° gennaio 1986, dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

A cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio il ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla ridefinizione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa anche la linea Siracusa-Gela-Canicattì, attuando, per altro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo, per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione a partire dal 30 giugno 1988, di autoservizi sostitutivi viaggiatori.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato sta già svolgendo verifiche per quanto attiene le iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione, automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione); ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In relazione al problema prospettato nell'interrogazione giova ricordare che il testo della legge finanziaria 1988 prevede, all'articolo 13 quanto segue:

l'adozione da parte dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato provvede alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984 n. 887, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre all'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione ed attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

se è a conoscenza della situazione in cui si vengono a trovare i medici aiuto fiduciari provvisori (da dieci anni) che prestano servizio di pronto soccorso presso l'aeroporto Fontana Rossa di Catania. Si tratta di nove medici che, in seguito ad una convenzione stipulata il 1° set-

tembre 1978, da quella data operano in modo precario e cioè, senza ferie, senza congedi per malattia, senza scatti di anzianità e tantomeno progressione di carriera, senza assistenza INAIL e con una remunerazione di lire 7.000 lorde che, con il versamento del 18 per cento all'INPS e del 7 per cento all'ENPAM, si riducono, a circa lire 4.800 l'ora;

se ritiene di mettere fine ad una simile assurda situazione, concedendo agli interessati un contratto uguale a quello dei medici aiuto che operano presso l'Ente Ferrovie con un emolumento di lire 14.000 l'ora circa, più tutti i sacrosanti diritti ormai da oltre 60 anni patrimonio acquisito di tutti i lavoratori;

considerato il lungo tempo trascorso in questa inammissibile situazione, se intende intervenire urgentemente in merito. (4-04004)

RISPOSTA. — Nel 1967 il Ministero della sanità cessò di assicurare il servizio di assistenza sanitaria di pronto soccorso presso gli aeroporti delle rete nazionale, provocando l'inagibilità degli scali stessi.

Per risolvere il delicato problema venne individuata come unica soluzione immediata quella di affidare provvisoriamente e per la durata di un anno l'incarico in questione al servizio sanitario dell'allora Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per altro tale incarico, fu successivamente conferito, di anno in anno, sempre allo stesso servizio sanitario delle ferrovie dello Stato e sempre per la durata di un anno al 31 dicembre 1982.

A decorrere dal 1° gennaio 1983, l'assistenza sanitaria in questione rientrò, in forza della legge 21 dicembre 1978, n. 833, nella competenza del Ministero della sanità, che vi provvide, però, sempre in via provvisoria, attraverso il servizio sanitario delle ferrovie dello Stato, pur non rientrando tale incombenza, come più volte rilevato dall'organo di controllo, tra le competenze dell'ex azienda ora Ente autonomo delle ferrovie dello Stato. Solamente nel 1985, con il decreto-legge 30 dicembre 1985, n. 791, convertito nella legge 28 febbraio 1986, n. 46,

fu assegnato alle ferrovie per gli anni 1983-84-85 un rimborso complessivo forfettario di lire 3.766 milioni, a fronte di una spesa pressoché doppia, e un rimborso sempre forfettario per il 1986 di sole lire 950 milioni a fronte di una spesa reale di lire 1.934 milioni.

La stessa cifra di lire 950 milioni è stata confermata per il 1987. Non è stato pertanto possibile da parte del Ministero dei trasporti aggiornare i compensi, in quanto ciò avrebbe aggravato il passivo già evidente delle ferrovie dello Stato.

L'incarico alle ferrovie dello Stato è stato prorogato fino al 29 febbraio 1988 dal decreto-legge 29 dicembre 1987, n. 534, convertito con modificazioni nella legge 29 febbraio 1988, n. 47, ma in pratica l'ente lo ha gestito fino al 1° aprile 1988, data dalla quale il servizio di pronto soccorso aeroportuale è stato affidato alla Croce rossa italiana.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

RENZULLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso

l'avvenuta soppressione del servizio merci su rotaia nella stazione ferroviaria di Spilimbergo, con decorrenza 1° gennaio 1988 in conformità al decreto ministeriale 73.T del 15 aprile 1987, comunicata alla predetta stazione il 30 dicembre 1987 mediante telegramma;

che all'amministrazione comunale non è stata mai inviata alcuna comunicazione che indicasse tale provvedimento;

le negative ripercussioni che tale decisione conseguentemente comporta, anche in considerazione del prospettato realizzo del raccordo ferroviario alla Zona Industriale del Nord, già in fase di progettazione, per il quale è intervenuto parere favorevole da parte del Compartimento ferroviario di Trieste;

che tale raccordo certamente garantisce, oltre che l'aumento del traffico merci su rotaia, lo sviluppo della produttività della Zona Industriale dello Spilimberghese;

altresi, che tale opera servirebbe anche alla eliminazione del traffico militare pesante attraverso le strade comunali e centri abitati;

le istanze degli operatori economici della zona, dei rappresentanti di tutte le categorie operanti sul territorio delle amministrazioni locali interessate —

se intende procedere all'immediata revoca del suddetto provvedimento e al conseguente ripristino del servizio su rotaia del trasporto merci. (4-04326)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, prevede la generale ridefinizione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente autonomo delle ferrovie.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato (i cui oneri, in base ai regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale) quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, il ministro dei trasporti ha costituito, con decreto ministeriale del 4 luglio 1985, una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dall'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estensione di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estensione di 5.389 chilometri;

linee a scarso traffico di interesse locale, dell'estensione di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per alcune linee di interesse locale, con volumi di traffico più esigui e maggiori disavanzi di gestione, già è stata disposta la sostituzione, a partire dal 1° gennaio 1986, dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

A cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su rotaia.

Sulla scorta delle indicazioni emerse da tale studio e dei contatti che in merito al problema sono intercorsi con le diverse regioni, il ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato è stato autorizzato:

a mantenere la soppressione del servizio viaggiatori, su di un gruppo di linee di interesse locale caratterizzate da esigui volumi di traffico per le quali già era stata precedentemente disposta la ristrutturazione del servizio ferroviario, tra le quali è compresa la linea Pinzano (Pordenone)-Casarsa;

a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su di un ulteriore gruppo di linee locali, attuando per altro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Per quanto riguarda l'ultimo gruppo di linee, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato già sta svolgendo verifiche per le iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione, automazione dei passaggi a livello, congruità e

rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione); ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In relazione al problema prospettato nell'interrogazione giova ricordare che il testo della legge finanziaria 1988 prevede, all'articolo 13, quanto segue:

l'adozione da parte dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi della decisione del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato, anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In attesa della definizione ed attuazione dei programmi suindicati, restano sospese le autorizzazioni a sopprimere i servizi viaggiatori e merci ancora in esercizio alla data di entrata in vigore della ripetuta legge finanziaria 1988.

Premesso tutto ciò circa gli indirizzi generali in materia di linee ferroviarie di interesse locale, si precisa quanto segue per la linea citata nell'interrogazione.

Questo Dicastero, con decreto ministeriale, ha disposto la soppressione del servizio viaggiatori su rotaia sulla linea Pinzano-Casarsa con istituzione di autoservizi e con mantenimento del servizio merci in regime di raccordo.

Stante il ridottissimo servizio svolto è apparsa del tutto antieconomica l'effettuazione di detti servizi merci e con il citato decreto ministeriale del 15 aprile 1987 è stato soppresso il relativo obbligo con la conseguente disabilitazione di tutte le stazioni della linea, ivi compresa quella di Spilimbergo (Pordenone).

Per la linea suddetta si potrà eventualmente procedere al ripristino del servizio merci (i cui oneri ricadrebbero sull'ente autonomo delle ferrovie dello Stato essendone stato soppresso, come sopra detto, il relativo obbligo) soltanto se dovessero concretizzarsi volumi di traffico tali da far emergere un interesse commerciale ovvero se, d'intesa con enti esterni, risulti possibile concordare iniziative atte ad eliminare la passività degli stessi servizi merci.

Al riguardo l'ente autonomo delle ferrovie dello Stato sta offrendo ogni utile collaborazione per verificare se ed in quale modo possa concretizzarsi uno sviluppo del traffico merci.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

RENZULLI E BREDA. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

l'Ente delle Ferrovie dello Stato affida all'industria privata la riparazione e la manutenzione dei carri per un totale di 3 milioni e 300 mila ore di lavoro all'anno;

in relazione ai tagli di bilancio previsti dalla finanziaria la direzione centrale Officine Nazionali Rotabili dell'ente ha dato disposizione affinché i contratti di riparazione dei rotabili vengano ridotti del 20 per cento a partire dal mese di gennaio 1988;

successivamente l'Associazione nazionale di categoria delle imprese di ripara-

zione (UCRIFER) veniva a conoscenza che la proposta che sarà discussa dal consiglio di amministrazione dell'ente previsto il 25 febbraio è di una riduzione del 51 per cento dei contratti. Una riduzione così ampia e così improvvisa spingerebbe sicuramente le aziende in una gravissima crisi tanto da metterne in discussione l'esistenza;

risulta inoltre che l'Ente ferrovie dello Stato intende affidare ad una ditta dell'avellinese (Isochimica) la riparazione di carrozze ferroviarie e ciò in netta contraddizione con il preannunciato programma di riduzione delle assegnazioni di veicoli riparandi all'industria privata oltre i limiti contrattuali —:

quali iniziative intenda adottare il ministro. (4-04725)

RISPOSTA. — *In seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988 che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinati all'Ente ferrovie dello Stato ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 210 del 1985, l'Ente ferrovie dello Stato rende noto di aver dovuto apportare una riduzione di oltre il 40 per cento agli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente riduzione degli affidamenti.*

Per quanto riguarda la ditta Isochimica di Avellino, l'Ente ferrovie dello Stato precisa che con la stessa non è in corso alcun affidamento per la riparazione di carrozze ferroviarie; il solo affidamento in corso con la suddetta ditta concerne l'esecuzione delle operazioni di asportazione della coibentazione con amianto delle casse dei rotabili ferroviari da riparare, operazioni che richiedono particolari attrezzature.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

RONCHI E CAPANNA. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

nel decreto del ministro dei trasporti n. 73 T del 15 aprile 1987 è previ-

sta la chiusura di alcune tratte ferroviarie di interesse locale giudicate a scarso traffico: Alcantare-Randazzo; Canicatti-Gela-Siracusa; Lentini Dir.-Caltagirone-Gela; Alcamo Dir.-Castelvetrano-Trapani;

l'attuazione del provvedimento comporterebbe: la soppressione di 531,2 chilometri di linee ferroviarie, pari a ben il 37,46 per cento dell'intera consistenza dell'attuale rete isolana (corrispondente a 1414,9 chilometri);

la messa in mobilità di circa quattromila lavoratori delle ferrovie; un notevolissimo danno economico diretto e in prospettiva per i tanti comuni interessati e per le zone attraversate che perderebbero i collegamenti con le grandi direttrici di traffico ferroviario;

il provvedimento governativo fa seguito a quello preso dal ministro dei trasporti *pro tempore* Signorile, con il consenso del governo regionale, e che ha comportato la chiusura al traffico delle linee Carcaci-Motta S.A; Noto-Pachino; Castelvetrano-Ribera, per oltre 130 chilometri complessivi;

le direttrici di fondo su cui si è mosso il Governo pretendono di restituire economicità di gestione all'Ente ferrovie, privilegiando la grande velocità, le zone forti, e i treni, immagine con drastico ridimensionamento delle linee locali dichiarate a scarso traffico;

a questo risultato, che fra l'altro provocherebbe un'ulteriore pesante distorsione nel sistema dei trasporti siciliani a vantaggio del « tutto gomma » (autoveicoli, carburanti, autostrade e superstrade, magari Ponte sullo Stretto, congestioni del traffico, invivibilità urbana, inquinamento, impatti ambientali devastanti), le ferrovie e il Governo lavorano da tempo, lasciando in abbandono le tratte, bloccando gli investimenti e la spesa per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Di questo disegno il governo regionale siciliano è stato più complice che

oppositore. Non c'è ancora neanche una parvenza di Piano dei Trasporti regionale, ma questo non impedisce che si continui a privilegiare il finanziamento di strade di tutti i tipi;

nonostante vi fosse e vi sia ancora la possibilità di un accordo di programma fra gli enti interessati, per il recupero produttivo delle linee FS di interesse locale a scarso traffico e nonostante vi sia stato un impegno formalmente assunto di attivare un tavolo di trattative tra regione, ministro dei trasporti, Ente ferrovie e sindacati, nessuna iniziativa concreta è stata messa in atto —:

quali motivazioni hanno indotto il Governo a non attivarsi per evitare che le linee ferroviarie siciliane siano falciate;

se non ritenga indispensabile, nel contesto delle politiche volte al potenziamento dei grandi fattori di sviluppo, al superamento degli squilibri territoriali, al corretto utilizzo energetico, alla salvaguardia ambientale, adoperarsi perché non solo venga mantenuta l'attuale rete ferroviaria, ma essa venga migliorata e potenziata;

se non ritenga necessario addivenire alla definizione di quell'accordo di programma che consentirebbe anche di superare la data del 30 giugno 1988, prevista per la chiusura dal decreto ministeriale.

(4-02436)

RISPOSTA. — Come è noto, l'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge 12 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato.

Obiettivo di dette norme è quello di pervenire alla riduzione degli obblighi imposti alle ferrovie dello Stato — i cui oneri, in base a regolamenti CEE, gravano sul bilancio statale — quando non presentino concreta utilità in termini di interesse generale.

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata costituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dalle ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

linee di interesse commerciale, dell'estesa di 8.323 chilometri;

linee che svolgono funzione integrativa alla rete commerciale per il soddisfacimento di esigenze di politica generale dei trasporti, aventi un'estesa di 5.389 chilometri;

linee di scarso traffico di interesse locale, dell'estesa di 2.245 chilometri, per le quali i servizi ferroviari viaggiatori potrebbero essere sostituiti con autoservizi.

Per alcune linee di interesse locale presentanti più esigui volumi di traffico e più pesanti disavanzi di gestione — tra le quali sono comprese le linee Castelvetro-Ribera, Noto-Pachino e Regalbuto-Motta Santa Anastasia — già è stata disposta a partire dal 1° gennaio 1986, la sostituzione dei servizi viaggiatori su rotaia con autoservizi.

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per le restanti linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci

su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali sono comprese le linee oggetto della presente interrogazione, attuando per altro d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

Sulle linee di detto gruppo per le quali non risulterà possibile, attraverso l'adozione dei provvedimenti suindicati, l'ottenimento di adeguate riduzioni del disavanzo di esercizio dei servizi su rotaia, si dovrà provvedere alla istituzione di autoservizi sostitutivi viaggiatori a partire dal 30 giugno 1988.

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato già sta svolgendo verifiche per quanto attiene alle iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione/automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione), ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

In merito al problema, la legge 11 marzo 1988 n. 67 (legge finanziaria 1988) prevede:

l'adozione da parte dell'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di detta legge, di un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento delle sovvenzioni straordinarie erogate dal Ministero del tesoro ai sensi delle decisioni del Consiglio CEE n. 327 del 1975 e la progressiva riduzione dei trasferimenti previsti dal regolamento CEE n. 1107 del 1970;

nell'ambito del suddetto programma, entro un anno dalla data di entrata in vigore della citata legge, l'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato dovrà provvedere alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e degli impianti passivi di cui all'articolo 8 della legge 22

dicembre 1984, n. 887 (legge finanziaria 1985), al fine del recupero ed ampliamento dell'utenza del servizio ferroviario, anche attraverso la cessione delle linee e la costituzione di società cui possono partecipare, oltre alle ferrovie dello Stato anche le regioni e gli enti locali interessati, gli organismi gestori delle ferrovie concesse, le imprese esercenti pubblici servizi di trasporto ed operatori privati.

In relazione alle concrete possibilità di realizzare in Sicilia idonee soluzioni per una più economica gestione dei servizi svolti dalle attuali linee secondarie si fa presente che non si mancherà di assumere ogni possibile iniziativa al riguardo.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

RONCHI E CIPRIANI. — Al presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere: quali valutazioni di carattere tecnico, economico, sociale e politico abbiano portato alla stesura dell'elenco dei comuni della provincia autonoma di Bolzano interessati dall'alluvione della scorsa estate, in cui risultano esclusi taluni comuni sicuramente e gravemente colpiti (es: Laces ecc.) ed, invece, inseriti altri (es: Bolzano) solo marginalmente danneggiati dal maltempo. Se il ministro non ritenga che tale decisione discrimini di fatto quei cittadini con solo reddito da lavoro dipendente da sempre puntuali negli obblighi fiscali, da coloro che, a seguito della conversione in legge del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384 vedono ulteriormente aumentati i loro profitti grazie allo slittamento dei termini di pagamento. Agli interroganti tale atto appare immotivato e lesivo dei più elementari principi costituzionali di eguaglianza dei cittadini innanzi al fisco. (4-03014)

RISPOSTA. — Riconosciuta l'esigenza di ampliare l'elenco dei comuni colpiti dalle avversità atmosferiche ai sensi del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, nella legge 19 novembre 1987, n. 470, a seguito di nuova istruttoria

effettuata presso la provincia autonoma di Bolzano e il commissariato del Governo di Bolzano, è stato emanato un nuovo e definitivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 30 dicembre 1987 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 5 gennaio 1988 n. 3.

Detto elenco comprende 18 comuni, ai quali si applicano tutti gli interventi previsti dall'articolo 1 lettera a) della legge citata e 11 comuni ai quali si applicano gli interventi di cui alla lettera b) della stessa disposizione di legge.

Si precisa che l'elenco dei sopracitati comuni è stato stilato dagli organi locali competenti sulla base di valutazioni tecniche dei danni subiti dagli stessi comuni e inviato a questo dipartimento per la stesura definitiva del decreto succitato.

Il Ministro per il coordinamento della protezione civile: LATTANZIO.

SAMÀ, CICONTE E LAVORATO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che l'attuazione dell'impianto CTC (Circolazione Traffico Centralizzato) da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, sulla linea ferroviaria Jonica, ha destato vive preoccupazioni tra i lavoratori e le popolazioni interessate, che temono un ridimensionamento degli attuali livelli occupazionali, soprattutto nella tratta Sibari-Catanzaro, e un effetto negativo sulle attività economiche e produttive dell'intera regione, collegate ai trasporti —:

quali sono le valutazioni del ministro su tale problema;

se trova giustificazione lo stato di allarme determinatosi tra il personale e nelle zone interessate e se l'attuazione di detto impianto determina una perdita effettiva di posti di lavoro e può avere nel contempo un'incidenza negativa nel trasporto merci e passeggeri;

e in caso affermativo, se non ritenga urgente assumere tutte le iniziative necessarie per evitare una siffatta eventualità che sarebbe in pieno contrasto con gli

impegni più volte assunti dal Governo in direzione dello sviluppo di questa linea ferroviaria e riconfermati nell'apposito disegno di legge presentato di recente, recante « provvedimenti organici per la Calabria » ove appunto all'articolo 11 si fa preciso riferimento all'adeguamento e rinnovamento della linea ferroviaria Jonica, il cui potenziamento ed ammodernamento si rende necessario ed urgente ai fini dello sviluppo economico e sociale della Calabria e dell'intero paese. (4-04211)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il sistema CTC (controllo centralizzato del traffico) nella circolazione dei treni è stato nella prima fase, realizzato sul tratto di linea Sibari-Crucoli ed in tempi brevi sarà esteso a tutto il tronco di linea Sibari-Crotone.*

Sotto il profilo strettamente tecnico tale sistema ha costituito un indubbio vantaggio per la circolazione, ove si pensi che automatizzati gli impianti di sicurezza e di segnalamento, sono stati posti fuori servizio i vecchi impianti a leve e chiavi; tali impianti muniti di deviatori manovrati a mano comportavano inevitabili ritardi, causati dal tempo che il deviatore impiegava per portarsi, sia pure in bicicletta, dall'ufficio movimento fino ai deviatori stessi; è evidente, quindi, il miglioramento della qualità che, dalle nuove tecnologie, è scaturito per l'esercizio e, conseguentemente, per il servizio offerto alla clientela.

Con riferimento alle attività economiche e produttive della regione Calabria, l'Ente ferrovie dello Stato, non ritiene che l'attivazione del sistema CTC possa arrecare riflessi negativi ed in proposito, puntualizza alcuni elementi.

In precedenza, le stazioni abilitate al servizio merci a carro completo erano le stazioni di Rossano e di Corigliano le quali, anche dopo la centralizzazione, hanno mantenuto l'abilitazione a tale servizio, tant'è che sono previsti in orario ed effettuati due treni omnibus, l'uno con percorso Sibari-Rossano e, l'altro, con percorso Rossano-Sibari; entrambi vengono utilizzati per i trasporti a carro completo in arrivo a Corigliano e Rossano ed in par-

tenza dalle stesse stazioni, nelle quali, per altro, operano capi stazione, capi gestione ed ausiliari.

Per i trasporti in piccole partite il problema si sarebbe potuto porre per le stazioni di Thurio, Mandatoriccio e Calopezzati, rimaste impresenziate, ma tale problema non sussiste in quanto, già prima dell'attivazione del sistema CTC, il volume di questo tipo di traffico merci, interessante i tre impianti era pressoché nullo. Per gli impianti, sia per gli arrivi sia per le partenze, non esistono limitazioni di alcun genere, essendo essi presenziati da agenti abilitati al servizio bagagli e merci.

Inoltre l'Ente ferrovie dello Stato evidenzia che l'esercizio con CTC non può avere nessuna incidenza negativa sui flussi turistici interessanti la zona non determinando nessuna limitazione di circolazione per i viaggiatori. L'Ente ferrovie dello Stato ha ritenuto di lasciare impresenziate le stazioni di Thurio, Calopezzati e Mandatoriccio in considerazione della antieconomicità di un loro presenziamento, tenuto anche conto che gli introiti giornalieri derivanti dal traffico viaggiatori erano quantificabili in poche migliaia di lire, che non giustificavano certamente il dispendio di risorse umane, il cui costo non avrebbe trovato, quindi, riscontro nei principi di economicità dettati dalla legge n. 210 del 1985, di riforma dell'Azienda ferrovie dello Stato.

L'impresenziamento dei tre citati impianti non arreca pregiudizio all'eventuale viaggiatore in arrivo od in partenza in quanto è garantita la fermata dei treni e, per quello in partenza, è, altresì, garantita la possibilità di munirsi del recapito di viaggio, in treno, senza essere assogettato ad alcun sovrapprezzo. L'Ente ferrovie dello Stato rileva poi, che, anche in mancanza della presenza fisica di un addetto, viene assicurata, al pubblico, l'informazione, attraverso comunicazioni che il dirigente centrale operativo, con sede a Sibari, effettua, servendosi dell'impianto di diffusione sonora che lo collega con tutti gli impianti del tratto in esercizio con CTC.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa, infine, che per quanto concerne l'occupazione, l'attivazione del sistema CTC ha de-

terminato, ovviamente, un ridimensionamento delle esigenze di personale, ma non un abbassamento dei livelli occupazionali; gli agenti in esuberanza, infatti, che non hanno trovato utilizzazioni nell'area movimento, sono state trasferiti in impianti delle aree trazione, lavori ed impianti elettrici, attraverso spostamenti il più possibile consoni alle aspirazioni di ciascuno di essi.

Certamente, per il futuro, è prevedibile un ristagno nelle assunzioni di nuovo personale, la qual cosa è una conseguenza naturale dell'automazione della linea Ionica, il cui processo è in atto, e anche un adeguamento dell'Ente ferrovie dello Stato ai criteri dettati dalla già ricordata legge n. 210 del 1985.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

SANNELLA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che il treno n. 855 delle ore 21,05 che collega Roma Tiburtina-Taranto parte tutte le sere con un ritardo variabile tra i 30 minuti e le due ore — se è noto quali siano le ragioni per le quali si verificano questi sistematici disservizi e quali urgenti ed immediate iniziative intenda mettere in atto affinché sia rispettato l'orario di partenza del treno in oggetto così come previsto dal programma degli orari.

(4-03635)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il treno 855 in partenza da Roma Tiburtina per Taranto alle ore 21,05, matura, talvolta, ritardo in partenza in conseguenza delle difficoltà incontrate nel complesso giro di manovre necessarie per l'invio del relativo materiale rotabile, che effettua le operazioni di verifica e pulizia al parco di Roma Prenestina, in ore di forte congestionamento degli impianti interessati.

Per altro detti ritardi, rileva l'Ente ferrovie dello Stato, risultano in genere contenuti e possono essere recuperati durante il percorso in relazione ai margini presentati dal relativo orario; in particolare nel mese di gennaio 1988 detto treno è partito con

un ritardo medio di 14 minuti, superando solo in due occasioni i 30 minuti di ritardo.

L'Ente ferrovie dello Stato assicura che al fine di evitare i suddetti ritardi sono state adottate opportune iniziative, che hanno già consentito di ridurre nel mese di febbraio 1988 a 11 minuti il ritardo medio in partenza e che dovrebbero permettere di normalizzare le condizioni di effettuazione di detto treno.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

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

la S.p.A. « La Ferroviaria Italiana » di Arezzo è concessionaria direttamente della Arezzo/Sinalunga e invece subconcessionaria della Arezzo/Stia, ferrovia a suo tempo concessa al Consorzio dei comuni del Casentino e della provincia di Arezzo;

in data 7 maggio 1986 la L.F.I. ha chiesto la proroga delle due concessioni (Arezzo/Sinalunga e Arezzo/Stia) per un periodo di 10 anni;

con lettera 4 febbraio 1987 prot. 221 il Ministero (V Direzione centrale — divisione 51) ha chiesto che la L.F.I. « faccia pervenire domanda di proroga proveniente (per la linea Arezzo/Stia) direttamente dal citato Consorzio, titolare della concessione », e « qualora, peraltro, risulti che quest'ultimo abbia cessato, per qualsiasi causa, la propria attività » si «...giustificherebbe l'accoglimento della domanda di proroga avanzata da codesta Società in quanto, in tal caso, non potrebbe non riconoscersi quale titolo idoneo la qualità di subconcessionario di codesta Società medesima »;

che con lettera del 7 marzo 1987 la L.F.I., in risposta alla lettera ministeriale, veniva documentata l'inesistenza di fatto e la conseguente inattività del Consorzio fin dal 1950 come accertato e sottoscritto

fin dal 1950 come accertato e sottoscritto anche dal prefetto di Arezzo, e dal 1970 anche dal presidente del CO.RE.CO. di Arezzo;

che l'articolo 3 dello statuto di detto Consorzio prevede la sua cessazione alla scadenza della concessione prevista per il 22 aprile 1987;

che i 14 comuni e la provincia di Arezzo, membri del Consorzio, sono divenuti nel frattempo azionisti della S.p.A. La Ferroviaria Italiana;

la Ferroviaria Italiana non ha mai avuto addebiti sulla gestione, ma ha avuto l'approvazione della IV revisione come prima azienda, con giudizi lusinghieri e con parametri fra i migliori fra le ferrovie concesse;

che in data 13 aprile 1987 anche la FENIT, a firma del suo presidente onorevole Angelo Sanza, è intervenuta presso il Ministero sostenendo tra l'altro «... appare pertanto doveroso formalizzare il presente intervento a tutela ed interesse di una propria associata (L.F.I.), tenuto anche conto del fatto che la Società interessata ha condotto l'esercizio in modo lodevole, pervenendo a consistenti economie attraverso adeguati recuperi di produttività che hanno consentito una sensibile riduzione di personale »;

essendo la titolarità delle azioni della S.p.A. L.F.I. (99,93 per cento) pressoché pubblica e avendo ottenuto dal Ministero dei trasporti circa 100 miliardi ex articolo 2 legge finanziaria 1986, sembra altamente inopportuna la mancata proroga della concessione alla Ferroviaria, che peraltro in questa fase sottrarrebbe agli azionisti pubblici la gestione degli interventi di ammodernamento per affidarli ad un commissario —:

si chiede quali iniziative intende assumere per garantire la proroga della concessione delle due linee locali Arezzo/Stia e Arezzo/Sinalunga alla S.p.A. « La Ferroviaria Italiana » di Arezzo. (4-00035)

RISPOSTA. — *Con decreto del ministro dei trasporti del 16 ottobre 1987, n. 1641, registrato alla Corte dei conti in data 16 novembre 1987, è stata istituita una gestione commissariale governativa per svolgere, tramite un commissario scelto tra i dirigenti dello stesso Ministero, l'esercizio delle ferrovie Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga in attesa di una definitiva sistemazione concessionale dei suddetti servizi a livello regionale.*

Nella motivazione del suddetto decreto è specificato che, nonostante la società La Ferroviaria Italiana (concessionaria della ferrovia Arezzo-Sinalunga e subconcessionaria della ferrovia Arezzo-Stia) avesse avanzato istanza di proroga per un periodo di dieci anni, tale istanza non è stata accolta in quanto l'istituto della proroga in tema di ferrovie riveste carattere eccezionale ed è volto solo ad assicurare la semplice continuità dell'esercizio e, quindi, non si concilierebbe con la contrapposta esigenza di attuare, in funzione dei finanziamenti di cui alla legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), il potenziamento della ferrovia stessa per un tempo ben superiore alla proroga decennale consentita dalle disposizioni di legge vigenti in materia.

Inoltre è da evidenziare che durante la prescritta istruttoria, svolta da questa Amministrazione per l'esame della suddetta istanza di proroga, fu accertato che la società La Ferroviaria Italiana aveva presentato domanda di proroga delle concessioni delle due ferrovie Arezzo-Sinalunga ed Arezzo-Stia, qualificandosi concessionaria delle stesse e non, come avrebbe dovuto, subconcessionaria della Arezzo-Stia; che di quest'ultima ferrovia era concessionario un consorzio appositamente costituito e che lo stesso era stato inattivo per più di trent'anni; che le due ferrovie erano state esercitate come fossero un complesso ferroviario unico.

Le suddette risultanze istruttorie, unitamente alle considerazioni espone nella motivazione del suddetto decreto ministeriale, hanno, pertanto, indotto l'Amministrazione a negare la richiesta proroga: innanzi tutto perché non essendosi potuto ottenere un'apposita domanda di proroga dal consorzio

per i motivi suaccennati, non era legittimo accordare una proroga alla subconcessionaria la cui figura giuridica è considerata solo marginalmente dalla legge regolante la materia; inoltre perché, essendo state le due ferrovie esercitate come un complesso unico, non poteva essere adottato un provvedimento di proroga per una sola delle due, in quanto simile provvedimento avrebbe danneggiato il pubblico interesse interrompendo l'unità di gestione e di esercizio.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

SOSPURI. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere se sia a conoscenza dei motivi che ritardano la definizione della pratica di pensione di guerra (posizione istruttoria n. 1753573/AO) intestata a Ugo Graziani, nato a Secinaro (L'Aquila) il 18 giugno 1907 ed ivi residente. (4-04687)

RISPOSTA. — La pratica di pensione di guerra intestata a Ugo Graziani (posizione istruttoria n. 1753573/AO), nato a Secinaro (L'Aquila) il 18 giugno 1907 ed ivi residente è stata definita da quest'Amministrazione.

Infatti, con determinazione del 14 aprile 1977, n. 2598686-Z al predetto venne negato diritto a trattamento pensionistico per assenza delle infermità malarica e pleuro-polmonare e per mancata constatazione (ai sensi degli articoli 88 e 89 della legge 18 marzo 1968, n. 313) delle infermità: artrosi delle scapolo-omerali e delle ginocchia e colite catarrale, quest'ultima, inoltre, non interdipendente con l'appendicite sofferta.

Avverso detto provvedimento il signor Graziani presentò ricorso giurisdizionale, contrassegnato con il n. 857139, a seguito del quale il relativo fascicolo degli atti venne trasmesso alla Corte dei conti — ove tuttora trovasi — per la trattazione del cenato gravame.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, MATTEOLI, RAUTI E MACERATINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che da oltre due anni circa 40 nuovissimi e modernissimi carri ferroviari da adibire al trasporto di minerali sono fermi sui binari delle stazioni di Sezze Romano, Priverno e Terracina, senza che mai detti carri siano entrati in servizio —:

quale sia il motivo per il quale carri ferroviari di ingente valore siano lasciati a marcire e ad ingombrare tre stazioni ferroviarie mentre coloro che usano le FFSS come economico e moderno mezzo di trasporto non riescono mai a trovare una disponibilità di carri adeguata alle richieste. (4-04263)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato, nel presumere che il problema sollevato dagli interpellanti riguardi i carri tramoggia della serie fals di recente costruzione, rende noto che per aderire alle indicazioni del piano energetico nazionale (che prevedeva la conversione al carbone di impianti, sia produttori — centrali ENEL — sia consumatori di energia — soprattutto cementifici) ed allo scopo di non trovarsi impreparato di fronte alle prospettive, allora delineatesi, di massimo utilizzo del carbone, programmò la costruzione di carri tramoggia del tipo fals, la cui scelta e relative caratteristiche di impiego furono definite congiuntamente all'ENI, all'ENEL, alla CONFINDUSTRIA ed alla direzione generale POC (programmazione, organizzazione e coordinamento) del Ministero dei trasporti. Inoltre parte di tali carri era anche destinata a soddisfare l'approvvigionamento di carbone proveniente dal porto di Trieste per l'Austria, come da intese intervenute con gli operatori interessati, nonché con le ferrovie austriache (OBB).

Senonché, le note vicende che hanno caratterizzato questo settore (diminuzione del prezzo del petrolio, calo del dollaro, conflittualità con gli enti locali circa la localizzazione delle centrali a carbone, mutamenti degli indirizzi nella politica degli approvvigionamenti austriaci eccetera), hanno fatto sì che buona parte di tali carri

non trovasse una immediata, proficua utilizzazione, per cui alcuni degli stessi sono rimasti accantonati in opportuni impianti senza, per altro, che la loro funzionalità, venisse pregiudicata.

Attualmente si sta delineando la possibilità di utilizzo di tali carri per trasporto di carbone che interesserebbe, in un prossimo futuro, le centrali ENEL in località Pietrafitta (Cosenza) e Bastardo (Perugia).

L'Ente autonomo delle ferrovie dello Stato precisa, infine, che nel contempo si stanno apportando ai suddetti carri opportune modifiche, con la dotazione anche di dispositivi per la tenuta stagna delle bocche di scarico, in modo da poterli utilizzare per trasporto di merci anche diverse dal carbone e si stanno comunque attivando tutti gli interventi necessari per promuovere al meglio l'utilizzazione del materiale in questione.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

TAMINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere — premesso che

il 1° febbraio 1988 la Fabbrica Interconsorziale Marchigiana di concimi e prodotti chimici SpA con stabilimento in Porto S. Elpidio e sede in Macerata ha licenziato tutti i suoi 41 dipendenti per difficoltà finanziarie;

di questa società sono azionisti i quattro consorzi agrari delle province marchigiane e la Federconsorzi con una partecipazione simbolica del 2 per cento;

la carica di amministratore della FIM è però legata a quella di direttore di un consorzio agrario, e i dirigenti dei consorzi sono nominati dalla Federconsorzi stessa;

i debiti della FIM, azienda che ha sofferto di una cronica sottocapitalizzazione, sono sostanzialmente debiti verso la Federconsorzi e verso consorzi agrari soci;

di fronte alla grave crisi finanziaria dell'azienda, il presidente del consiglio

d'amministrazione inviò, in data 27 gennaio 1987, una lettera alla direzione generale della Federconsorzi per sollecitare chiarimenti circa le decisioni da prendere per il futuro dell'azienda, senza ottenere risposta;

un'altra lettera fu inviata dal consiglio d'amministrazione della FIM in data 19 maggio 1987 per ottenere « un sostanziale abbattimento degli interessi passivi ... ed un congelamento del debito stesso »; il problema principale della « crisi » aziendale è quello della mancanza di capitali propri;

nel 1985 il comune di Porto S. Elpidio approvò una delibera di variante al PRG rendendo edificabile a villette i terreni di proprietà della fabbrica aumentando il valore di ben 32 volte;

nessuna garanzia occupazionale alternativa è stata prevista per i dipendenti licenziati —:

se sia a conoscenza dei fatti esposti e — stante che alla Federconsorzi, così come ai consorzi agrari, sono assegnate funzioni di interesse pubblico, in condizione di quasi monopolio — perché la Federconsorzi e i quattro consorzi agrari marchigiani si sono del tutto disinteressati della sorte della FIM, del perché essa non sia stata ceduta nel 1985, insieme alle altre aziende del gruppo FERTILGEST all'ENICHEM Agricoltura SpA;

per conoscere infine quali interventi intenda mettere in opera per sollecitare la Federconsorzi e i quattro consorzi interessati ad adoperarsi fattivamente per garantire alternative occupazionali ai 41 licenziati. (4-05104)

RISPOSTA. — *La Fabbrica interconsortile marchigiana di concimi e prodotti chimici società per azioni, era amministrata dal consiglio di amministrazione composto da 11 membri eletti dall'assemblea, ai sensi dell'articolo 9 dello statuto sociale.*

Di questi 11 membri, quattro dovevano ricoprire la carica di direttore di consorzio agrario (e più precisamente dei consorzi di

Macerata, Ascoli, Ancona e Pescara), uno era un rappresentante della Federazione italiana dei consorzi agrari e gli altri sei membri erano amministratori di detti consorzi e quindi non legati da rapporti di dipendenza con i consorzi stessi.

La Fabbrica interconsortile marchigiana sorta per la produzione di concimi fosfatici ha cominciato ad avvertire i primi sintomi di crisi a seguito della caduta della domanda di tale prodotto da parte del mercato nazionale.

Detta flessione ha provocato una diminuzione dei prezzi dei concimi, rendendoli non più adeguati ai costi di produzione.

Alle difficoltà incontrate in conseguenza della suddetta contrazione si è cercato di far fronte con mezzi diversi e con il sostegno della Federazione italiana dei consorzi agrari che, attraverso il credito, ha permesso la prosecuzione della vita della società sino all'anno 1987.

Inoltre, è stato tentato di sopperire alla scarsità della domanda con il collocamento del prodotto in nuove zone, ma tale operazione si è dimostrata maggiormente antieconomica per i conseguenti costi aggiuntivi, non recuperabili in un bilancio ormai al limite.

Nell'anno 1987 era stato anche raggiunto un accordo con l'ANIC che prevedeva la custodia e l'insacco di concimi di sua produzione ma il ricavo proveniente da detto servizio poteva solo in parte compensare il maggior costo della forzata ridotta produzione industriale.

Tale situazione ha comportato la formazione di costi finanziari sempre crescenti in un contesto non più recuperabile perché privo di prospettive per il futuro del mercato del perfosfato, in presenza anche di impianti non facilmente riconvertibili per attività diverse rispondenti alle richieste del mercato.

L'assemblea della società ha quindi deliberato la relativa messa in liquidazione con il conseguente licenziamento del personale dipendente.

Al riguardo si sottolinea che agli interessati è stata già corrisposta, ogni spettanza sia per quanto attiene alle competenze correnti, sia per quelle attinenti alla

cessazione del rapporto di lavoro. I medesimi, ai sensi della legge 5 novembre 1968, n. 1115, beneficiano, inoltre, del trattamento speciale per i lavoratori disoccupati per 6 mesi.

Per quanto concerne la delibera del comune di Porto Sant'Elpidio di variante al piano regolatore, che rendeva edificabile a villette i terreni di proprietà della fabbrica aumentandone il valore, si informa che detta delibera non era il risultato di un accordo tra il comune e detta società, ma la concretizzazione di un piano di rilancio turistico della zona.

Infatti, risulta che già in precedenza, la predetta società aveva fatto opposizione al programma di fabbricazione e successivamente al piano regolatore dell'anno 1964 che prevedeva, secondo quanto riferito dalla Federazione italiana dei consorzi agrari, lo smantellamento dello stabilimento e il trasferimento in altra località per destinare le aree disponibili, ad effettuato smantellamento, ad edilizia turistica.

In quanto alla cessione dello stabilimento all'ENICHEM società per azioni si evidenzia che tale operazione non ha potuto trovare una svolta positiva, non rientrando evidentemente nei piani di detta società ENICHEM.

Infine, si fa presente che, considerate le attuali generali difficoltà gestionali dei consorzi agrari, che presentano problemi di esuberanza di personale rispetto alle necessità aziendali, questa Amministrazione ritiene di non poter esperire alcuna azione nei confronti dei consorzi della zona, atta a garantire alternative occupazionali alle 41 unità licenziate.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste: PANDOLFI.

TASSI. — Al presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti. — Per sapere se sia a conoscenza delle ragioni per cui dopo che l'ente delle ferrovie dello Stato ha concesso la fermata alla stazione di Parma di treni rapidi, tale beneficio non è stato previsto per quella di Piacenza, nodo ferroviario certamente più importante per il collegamento

anche con la linea per Torino e per Genova (quindi anche per la Francia e i paesi dell'Europa occidentale). (4-01773)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che nel quadro dei provvedimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario, sta anche attuando ristrutturazioni migliorative dell'orario dei treni, che nel settore viaggiatori, tenuto conto della specificità delle diverse categorie di utenti, tende a realizzare un'offerta differenziata e maggiormente aderente alle suddette esigenze.*

Tale offerta prevede:

treni diurni, opportunamente migliorati e velocizzati e con cadenzamento sulle principali relazioni, con fermata solo nei più importanti centri;

treni espressi internazionali e notturni;

treni cadenzati diurni a medio raggio, con fermata anche nei centri di media importanza e con orari opportunamente integrati con i servizi suindicati onde consentire la loro agevole fruibilità anche agli stessi centri medi;

treni locali a servizio delle località minori.

Per quanto riguarda la relazione Milano-Roma, l'Ente ferrovie dello Stato comunica che con l'orario attivato il 31 maggio 1987, sono stati istituiti i treni intercity che hanno sostituito i precedenti TEE e rapidi e che non fermano né a Parma né a Piacenza.

Con l'orario che sarà attivato il 29 maggio 1988, ad integrazione dell'attuale maglia cadenzata di treni intercity tra Milano e Roma, l'Ente ferrovie dello Stato ha programmato 2 nuove coppie di treni intercity che fermeranno anche nei capoluoghi di provincia assicurando due possibilità giornaliere di collegamento diretto veloce con Firenze e Roma.

L'Ente ferrovie dello Stato, pertanto, assicura che non esiste alcuna discrimina-

zione nei confronti della città di Piacenza a favore della città di Parma.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

TESTA ENRICO, RONCHI, SCALIA E AGLIETTA. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti. — Per sapere — premesso che*

la val di Zena, in provincia di Bologna, è zona di interesse ambientale in quanto finora è scampata a gravi alterazioni dell'ambiente;

nella val di Zena si concentrano notevoli interessi geologici;

sulla val di Zena si affacciano parchi regionali la cui realizzazione è imminente e altre zone dovranno essere identificate;

l'intera valle è una irripetibile occasione per la realizzazione di un parco fluviale —:

se corrispondano al vero voci secondo cui un passante ferroviario dovrebbe attraversare l'intera valle e in tal caso se non ritengano necessario intervenire per riconsiderare il problema ed in particolare modo l'impatto ambientale della struttura. (4-03275)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto quanto segue: il progetto, cui l'interrogazione si riferisce, è compreso nel realizzando sistema italiano ad alta velocità sulla direttrice Milano-Battaglia che comporta anche la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Firenze e Bologna, per la quale sono in corso di svolgimento studi preliminari riguardanti l'impostazione del tracciato.*

Nell'ambito di detta fase progettuale, essendo stato eseguito lo studio di compatibilità ambientale al fine di individuare i fattori territoriali di maggiore interesse per tenerne debito conto nella progettazione, è stato appurato che il tracciato considerato interessa in modo marginale i siti citati nell'interrogazione.

L'Ente ferrovie dello Stato assicura, comunque, che il tracciato definitivo formerà oggetto di accurata valutazione di impatto ambientale, secondo le procedure dettate dalla vigente normativa, al fine di minimizzare gli effetti della nuova opera sul territorio e che progetterà gli eventuali interventi correttivi che si riterranno necessari.

Il Ministro dell'ambiente: RUFFOLO.

TOMA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ostacolano la definizione della pensione di reversibilità a favore di Marigliano Crocefissa, nata a Casarano (Lecce) il 5 ottobre 1927. La pensione, già in godimento di Marigliano Maria Rosaria con il n. 5308817, ha posizione n. 3284267. (4-05079)

RISPOSTA. — *Con decreto direttoriale del 5 ottobre 1984, n. 220066 della direzione provinciale del tesoro di Lecce venne respinta, per non inabilità a proficuo lavoro (articolo 65 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915), l'istanza presentata dall'interessata per conseguire pensione indiretta, quale collaterale maggiore inabile di Rocco.*

Contro il suddetto decreto la signora Marigliano presentò ricorso gerarchico al ministro del tesoro, che fu assunto a protocollo in data 19 giugno 1987, con il n. 93352 RI-GE. Tale ricorso trovasi tuttora in istruttoria.

È stato chiesto, infatti, alla predetta direzione provinciale di far pervenire la documentazione posta a base del succitato decreto direttoriale; l'inoltro di tale documentazione è stato sollecitato il 14 aprile 1988.

Una volta definito il ricorso, e sempreché la decisione non sia favorevole al ricorrente, questi, ai sensi dell'articolo 25, primo comma del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1981, n. 834, nel testo sostituito dall'articolo 17 della legge 6 ottobre 1986, n. 656, potrà produrre ricorso giurisdizionale alla Corte dei conti contro il

provvedimento decisorio del gravame gerarchico, entro cinque anni dalla notifica del provvedimento stesso.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: PUJIA.

TORCHIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che

la Direzione centrale officine nazionali rotabili dell'Ente ferrovie dello Stato ha già disposto che i contratti di riparazione dei rotabili ferroviari, attualmente in corso con le ditte private, siano ridotti del 20 per cento a partire dal mese di gennaio 1988;

la Direzione dell'ente ferrovie dello Stato ha ufficialmente comunicato la ferma intenzione di elevare la risoluzione dei contratti in corso al 50 per cento;

la gravissima ed imprevista decisione può comportare pesantissime conseguenze occupazionali derivanti da una così drastica contrazione del lavoro che si aggiunge a quella già subita, in particolare, della ditta CIMA-Riparazioni SpA, con sede in Mantova e stabilimenti in Marmirolo e Bozzolo che danno lavoro ad oltre 300 dipendenti;

le aree territoriali mantovana e cremonese, interessate dall'occupazione degli stabilimenti CIMA, sono caratterizzate da un costante spopolamento e da una non lieve percentuale di disoccupazione, con 15.000 persone in attesa di lavoro e circa 2.000 lavoratori in cassa integrazione;

appartengono per grande parte alle zone depresse del Centro-Nord del paese senza alcun incentivo da diversi anni, a causa del mancato rifinanziamento degli opportuni strumenti normativi —:

quali iniziative intenda adottare presso la Direzione dell'Ente ferrovie dello Stato perché receda dalla posizione assunta e da quelle, ancora più gravi sul piano economico-occupazionale, preannunciate e se non ritenga necessaria una

valutazione complessiva delle difficoltà lavorative della zona, per altro accentuate dalla concomitante ristrutturazione del settore dell'elettronica civile con particolare riferimento all'Euromon di Bozzolo (MN), Castelleone (CR) e Quistello (MN), che determini una riconsiderazione dei provvedimenti adottati anche in considerazione degli sforzi attuati per garantire la continuità produttiva della CIMA-Riparazioni SpA, da decenni preziosa fonte di lavoro per l'intera area. (4-05209)

RISPOSTA. — *In seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988 che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinati all'Ente ferrovie dello Stato nel settore delle manutenzioni ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 210 del 1985, l'Ente ferrovie dello Stato rende noto di aver dovuto ridurre gli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente diminuzione degli affidamenti.*

Da tale strategia è stata interessata anche l'attività dello stabilimento di Bozzolo della ditta CIMA società per azioni di Mantova, cui si è dovuta applicare la riduzione del 50 per cento sulle attuali commesse di lavori, analogamente a quanto fatto con tutte le altre ditte che partecipano ai contratti generali di riparazione siglati V. 22.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

VALENSISE E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se siano state valutate le conseguenze negative dell'attuazione dell'impianto CTC (Circolazione traffico centralizzato) da parte dell'Ente Ferrovie dello Stato sulla linea ferroviaria Ionica in considerazione del fatto che l'impianto CTC, con grave allarme delle popolazioni interessate e dei ferrovieri, incide negativamente sui flussi turistici in costante incremento su tutta la fascia ionica, produce danni alla piccola imprenditoria esistente, agricola e industriale, pregiudica la nascita di nuove attività economiche, limitando o abolendo

le possibilità del trasporto merci per ferrovia, essenziali per conferire competitività ai prodotti in partenza dalla zona ionica verso i mercati del centro-nord e dell'Europa, avvia riflessi dannosi e intollerabili per la zona e per l'intera Calabria con la perdita di centinaia di posti di lavoro nella sola tratta tra Sibari e Catanzaro, e la riduzione non inferiore a diverse migliaia di posti di lavoro, nelle attività collegate al trasporto ferroviario, è manifestamente, in contrasto con quanto previsto dal disegno di legge n. 2052 Atto Camera presentato dal Presidente del Consiglio, d'intesa anche col ministro dei trasporti, recante « Provvedimenti organici per la Calabria », che, all'articolo 11, comma 3, nell'autorizzare l'Ente ferrovie dello Stato « a realizzare con assoluta priorità nella regione Calabria gli interventi previsti dai programmi approvati e finanziati », formula un esplicito « particolare riferimento » alla linea ferroviaria ionica, la cui elettrificazione ed il cui raddoppio costituiscono da decenni una direttiva strategica di inderogabile attuazione per il riscatto sociale ed economico, attraverso i vantaggi irrinunciabili di una struttura ferroviaria, con andamento altimetrico favorevole ai traffici veloci che, congiunta alla linea ferroviaria adriatica, realizza una longitudinale italiana risolutiva per lo sviluppo non solo della Calabria, ma anche della Sicilia. (4-04139)

RISPOSTA. — *L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il sistema CTC (controllo centralizzato del traffico) nella circolazione dei treni è stato nella prima fase, realizzato sul tratto di linea Sibari-Crucoli ed in tempi brevi sarà esteso a tutto il tronco di linea Sibari-Crotone.*

Sotto il profilo strettamente tecnico tale sistema ha costituito un indubbio vantaggio per la circolazione, ove si pensi che automatizzati gli impianti di sicurezza e di segnalamento, sono stati posti fuori servizio i vecchi impianti a leve e chiavi; tali impianti muniti di deviatori manovrati a mano comportavano inevitabili ritardi, causati dal tempo che il deviatore impiegava

per portarsi, sia pure in bicicletta, dall'ufficio movimento fino ai deviatori stessi; è evidente, quindi, il miglioramento della qualità che, dalle nuove tecnologie, è scaturito per l'esercizio e, conseguentemente, per il servizio offerto alla clientela.

Con riferimento alle attività economiche e produttive della regione Calabria, l'Ente ferrovie dello Stato, non ritiene che l'attivazione del sistema CTC possa arrecare riflessi negativi ed in proposito, puntualizza alcuni elementi.

In precedenza, le stazioni abilitate al servizio merci a carro completo erano le stazioni di Rossano e di Corigliano le quali, anche dopo la centralizzazione, hanno mantenuto l'abilitazione a tale servizio, tant'è che sono previsti in orario ed effettuati due treni omnibus l'uno con percorso Sibari-Rossano e, l'altro, con percorso Rossano-Sibari; entrambi vengono utilizzati per i trasporti a carro completo in arrivo a Corigliano e Rossano ed in partenza dalle stesse stazioni, nelle quali, per altro, operano capi stazione, capi gestione ed ausiliari.

Per i trasporti in piccole partite il problema si sarebbe potuto porre per le stazioni di Thurio, Mandatoriccio e Calopezzati, rimaste impresenziate, ma tale problema non sussiste in quanto, già prima dell'attivazione del sistema CTC, il volume di questo tipo di traffico merci, interessante i tre impianti era pressoché nullo. Per gli altri impianti, sia per gli arrivi sia per le partenze, non esistono limitazioni di alcun genere, essendo essi presenziati da agenti abilitati al servizio bagagli e merci.

Inoltre l'Ente ferrovie dello Stato evidenzia che l'esercizio con CTC non può avere nessuna incidenza negativa sui flussi turistici interessanti la zona, non determinando nessuna limitazione di circolazione per i viaggiatori. L'Ente ferrovie dello Stato ha ritenuto di lasciare impresenziate le stazioni di Thurio, Calopezzati e Mandatoriccio in considerazione della antieconomicità di un loro presenziamento, tenuto anche conto che gli introiti giornalieri derivanti dal traffico viaggiatori erano quantificabili in poche migliaia di lire, che non giustificavano certamente il dispendio di risorse umane, il

cui costo non avrebbe trovato, quindi, riscontro nei principi di economicità dettati dalla legge n. 210 del 1985, di riforma dell'Azienda ferrovie dello Stato.

L'impresenziamento dei tre citati impianti non arreca pregiudizio all'eventuale viaggiatore in arrivo od in partenza in quanto è garantita la fermata dei treni e, per quello in partenza, è, altresì, garantita la possibilità di munirsi del recapito di viaggio, in treno, senza essere assoggettato ad alcun sovrapprezzo. L'Ente ferrovie dello Stato rileva poi, che, anche in mancanza della presenza fisica di un addetto, viene assicurata, al pubblico, l'informazione, attraverso comunicazioni che il dirigente centrale operativo, con sede a Sibari, effettua, servendosi dell'impianto di diffusione sonora che lo collega con tutti gli impianti del tratto in esercizio con CTC.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa, infine, che per quanto concerne l'occupazione, l'attivazione del sistema CTC ha determinato, ovviamente un ridimensionamento delle esigenze di personale, ma non un abbassamento dei livelli occupazionali; gli agenti in esuberanza, infatti, che non hanno trovato utilizzazioni nell'area movimento, sono stati trasferiti in impianti delle aree trazione, lavori ed impianti elettrici, attraverso spostamenti il più possibile consoni alle aspirazioni di ciascuno di essi.

Certamente, per il futuro, è prevedibile un ristagno nelle assunzioni di nuovo personale, la qual cosa è una conseguenza naturale dell'automazione della linea Jonica, il cui processo è in atto, e anche un adeguamento dell'Ente ferrovie dello Stato ai criteri dettati dalla già ricordata legge n. 210 del 1985.

Il ministro dei trasporti: SANTUZ.

VALENSISE E BAGHINO. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere quale sia lo stato dei lavori di prolungamento della pista 15/33 dell'aeroporto di Reggio Calabria, appaltati fin dal febbraio 1987 e tuttora non completati, nonché quali siano le ragioni e le responsabilità dei gravi ritardi nei lavori in parola e i prov-

vedimenti che si intendono assumere con urgenza per il completamento dell'opera.
(4-05372)

RISPOSTA. — *La direzione generale dell'aviazione civile ha fatto sapere che i lavori relativi al prolungamento della pista di volo 15-33 dell'aeroporto di Reggio Calabria sono stati affidati con contratto in data 19 gennaio 1987. La registrazione del contratto presso la ragioneria centrale è avvenuta in data 28 maggio 1987 e la consegna dei lavori in data 9 luglio 1987.*

Va segnalato, in merito alla durata dei lavori suddetti, che le procedure espropriative, da effettuarsi a cura dell'impresa appaltatrice, risultano di particolare complessità; inoltre, considerato che una parte dei lavori si svolge nell'interno dell'alveo della fiumara Sant'Agata, il periodo invernale e delle piogge ha comportato la sospensione parziale degli stessi.

Allo stato attuale i lavori, per i quali è previsto il tempo contrattuale di 365 giorni dalla data di consegna, sono in svolgimento e non si prevedono ritardi.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

VALENSISE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali misure intenda adottare per rendere tempestivo il recapito agli abbonati dei fascicoli della Gazzetta Ufficiale che spesso ritardano anche di mesi per evidenti disfunzioni organizzative nelle spedizioni.

(4-05468)

RISPOSTA. — *L'articolo 11 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 impone all'Istituto poligrafico e zecca dello Stato l'obbligo di assicurare la più ampia e rapida diffusione della Gazzetta ufficiale sull'intero territorio italiano, avvalendosi anche dei mezzi di distribuzione dei giornali.*

La stessa disposizione prescrive inoltre che la Gazzetta ufficiale deve essere posta in vendita in ogni capoluogo di provincia

non oltre il giorno successivo a quello in cui essa è pubblicata. Il poligrafico provvede alla diffusione della Gazzetta:

a) *a mezzo corriere:*

relativamente alla serie concorsi, sull'intero territorio nazionale;

per quanto riguarda le altre parti della stessa, limitatamente alla città di Roma, dove è stampata;

b) *a mezzo posta:*

per espresso, per quanto concerne le copie destinate alla vendita inviate alle librerie dello Stato;

in abbonamento postale, per quanto riguarda le copie destinate agli abbonati che non la ricevono per corriere.

La distribuzione a mezzo corriere e per espresso è pienamente tempestiva. Infatti i fascicoli della serie concorsi sono posti in vendita nelle venticinquemila edicole esistenti sull'intero territorio nazionale nello stesso giorno di uscita. Ritardi, verosimilmente determinati dalle disfunzioni del servizio postale, si riscontrano invece nella distribuzione dei fascicoli spediti in abbonamento postale.

Un notevole miglioramento della situazione potrebbe comunque derivare dall'istituzione di un ufficio postale in un edificio contiguo allo stabilimento nel quale è stampata la Gazzetta ufficiale, in modo da consentirne una più tempestiva consegna ai treni postali; e, soprattutto, dal decentramento delle spedizioni in abbonamento postale, che attualmente sono concentrate nella sola città di Roma i cui uffici postali ormai non riescono più a smaltire, con la necessaria tempestività, la corrispondenza in arrivo.

È indubbio però che, fino a quando si farà ricorso, per la diffusione della Gazzetta, soltanto ai mezzi tradizionali, basati sulla trasmissione materiale del fascicolo, i ritardi non potranno essere eliminati del tutto ed essi saranno più o meno accen-

tuati, a seconda della distanza della località di destinazione da quella in cui si stampa la Gazzetta ufficiale e della facilità con la quale la stessa è raggiungibile.

A tale proposito si segnala che l'Istituto poligrafico ha approntato un sistema di trasmissione della Gazzetta ufficiale in via telematica che offre la possibilità di venire a conoscenza con la massima tempestività del contenuto degli atti pubblicati.

I vantaggi del collegamento non si esauriscono nella celerità dell'informazione poiché la banca dati è studiata in modo da fornire anche il testo aggiornato delle singole norme giuridiche.

Il programma per il momento è limitato ai provvedimenti pubblicati a partire dal 1° gennaio 1986. Non vi è dubbio però che quando sarà compiutamente realizzato, come è nei propositi dell'Istituto, il recupero della normativa preesistente, la banca dati in questione rappresenterà il mezzo di informazione in materia legislativa più rapido e più sicuro tra quelli esistenti nel nostro paese.

L'articolo 11 della legge n. 839 del 1984, già ricordata, prevede altresì che il contenuto delle leggi e degli altri atti di maggiore importanza, pubblicati in Gazzetta, sia reso noto attraverso i notiziari radio televisivi.

Tale prescrizione però è rimasta, fino a questo momento, sostanzialmente inattuata poiché la società concessionaria, malgrado le numerose sollecitazioni ricevute, non provvede ancora ad offrire questo tipo di informazione in modo sistematico e continuativo.

Il Ministro di grazia e giustizia:
VASSALLI.

VITI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere i tempi e se esistono concreti affidamenti circa l'inserimento fra i collegamenti delle Ferrovie dello Stato del tratto Venusio (Matera)-Bari ai fini del piano triennale che l'Azienda sta formulando, nel rispetto di una logica di integrazione della città di Matera nei circuiti nazionali delle ferrovie e di saldatura di un'area significativa del Mezzo-

giorno ai grandi collegamenti continentali;

per sapere quali iniziative intenda assumere per un migliore utilizzo e una tempestiva prequalificazione, d'intesa con le organizzazioni imprenditoriali locali, anche per scongiurare il perpetuarsi di forme di colonizzazione fin troppo sperimentate e, allo stato dei livelli di maturità conseguiti dalle imprese locali, ormai intollerabili;

per conoscere altresì in quali forme e percentuali siano stati finora attivati consorzi e/o relazioni fra imprese affidatarie di concessioni nell'area materana e imprese locali, secondo quali contratti e utilizzando quali criteri di selezione, obiettivamente riscontrabili e verificabili nelle sedi istituzionali. (4-02950)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che il decreto del ministro dei trasporti 10 settembre 1981, n. 1881 — con il quale è stato stabilito il programma di utilizzo delle somme stanziare con legge 12 febbraio 1981, n. 17, per l'attuazione di un programma integrativo di interventi di ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento della rete ferrovie dello Stato — prevede la costruzione di un tratto di linea tra Matera e Ferrandina in funzione di collegamento diretto della città di Matera con la rete ferrovie dello Stato.

La realizzazione di detto intervento è stata affidata al raggruppamento di imprese MATERFER e la relativa convenzione prevede che possono essere subappaltati lavori in percentuale non superiore al 40 per cento esclusivamente ad imprese regolarmente iscritte all'albo nazionale dei costruttori ed in regola con le disposizioni di cui alla legge 13 settembre 1982, n. 646 (prevenzione fenomeno mafioso) e successive modificazioni ed integrazioni.

Non esiste invece alcun obbligo per il concessionario di scegliere eventuali subappaltatori fra le imprese locali, tuttavia anche esse vengono prese in considerazione ai fini dell'affidamento di eventuali subappalti.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che l'articolo 2, comma 6, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, ha destinato l'importo di

5.000 miliardi di lire, nell'arco di un quinquennio, per l'attuazione di un programma di adeguamento funzionale della rete ferroviaria dell'Italia meridionale ed insulare, ivi compresa la realizzazione di nuovi collegamenti.

Il programma di utilizzo di detto stanziamento, approvato con deliberazioni del 4 marzo 1987, n. 115, e del 27 ottobre 1987, n. 617, del consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede la realizzazione, quale proseguimento del citato tratto Ferrandina-Matera, dell'ulteriore tratto Matera-Modugno, onde realizzare un nuovo diretto collegamento tra Metaponto, Matera e Bari.

Per tale proseguimento l'Ente ferrovie dello Stato ha già elaborato il preliminare studio di fattibilità, ma il passaggio alle successive fasi di sviluppo delle definitive progettazioni e di esecuzione dei lavori risulta condizionato dall'entità delle risorse che nell'ambito delle leggi finanziarie saranno destinate alla realizzazione del citato programma di adeguamento funzionale.

Al riguardo si precisa che la dilazione nel tempo delle disponibilità finanziarie destinate agli investimenti nel settore ferroviario e la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi completi o di fasi funzionali di essi, in grado di concretamente consentire, attraverso l'eliminazione delle situazioni maggiormente penalizzanti, lo sviluppo del traffico ferroviario e il miglioramento dell'efficienza ed economicità di gestione posti alla base della riforma delle ferrovie dello Stato disposta con la legge 17 maggio 1985, n. 210, richiedono un'attenta programmazione degli investimenti.

In tale ottica l'Ente ferrovie dello Stato sta definendo il programma degli interventi da realizzare in via prioritaria, nel cui contesto verrà valutata anche la possibilità di attuare, a breve termine, il suddetto collegamento Matera-Modugno.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.

VITI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere quali ostacoli si frappongono al più rapido iter realizzativo del collegamento delle Ferrovie dello Stato Ferrandina-Matera Venusio e come si intenda superare persistenti impedimenti e

vischiosità burocratiche ed ancora se sia giunto il tempo di dare corpo ad un impegno più volte ribadito dai ministri dei trasporti e, nella sua collegialità, dal Governo, a disporre con immediatezza, nell'ambito delle imminenti previsioni di piano, il collegamento Matera Venusio-Bari che costituisce il logico corollario e la necessaria integrazione del piano di investimenti disposti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato. Il collegamento con Bari infatti costituisce un fattore di logico e naturale completamento di un sistema che punta a integrare l'area materana e metropolitana all'interno di itinerari rapidi e razionali, dai quali per un secolo era stata esclusa. (4-04296)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato rende noto che la quarta unità per progetti speciali ha dato corso a due atti integrativi, per un importo complessivo di circa 150 miliardi di lire, riguardanti essenzialmente opere d'arte ricadenti sul tratto Ferrandina-Matera e che i relativi lavori sono in corso di esecuzione. Le restanti opere civili (fabbricati, corpo stradale) del tratto Ferrandina-Matera sono oggetto del terzo atto integrativo dell'importo di circa 65 miliardi di lire che è all'esame del consiglio di amministrazione per la competente approvazione.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che ulteriori atti integrativi, riguardanti sia le opere tecnologiche del tratto Ferrandina-Matera sia tutte le opere civili del tratto Matera-Venusio, per un importo complessivo di circa 140 miliardi di lire, saranno predisposti entro la prima metà del 1988. L'Ente ferrovie dello Stato evidenzia, tuttavia, che il concreto avvio dei relativi lavori è subordinato alle valutazioni che si stanno sperando per la programmazione dei più immediati investimenti, basate su criteri di priorità tendenti ad ottenere la massima produttività ai fini dell'eliminazione degli inconvenienti che condizionano lo sviluppo del traffico ferroviario, ferma restando la reperibilità dei relativi finanziamenti.

Il Ministro dei trasporti: SANTUZ.