

171.

ALLEGATO AI RESOCONTI DELLA SEDUTA DEL 4 NOVEMBRE 1991

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.		PAG.
ALBERINI: Per l'eliminazione dei passaggi a livello con segnalazioni ottiche acustiche, sulla linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo, causa di numerosi incidenti mortali (4-27265) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13392	BELLOCCHIO: Per il riconoscimento del diritto alla pensione a Giuseppe Finale di Caserta, già dipendente delle FFSS (4-24931) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13395
AMALFITANO: Sull'anticipo dell'orario di partenza del treno 570 Taranto-Milano, previsto per l'estate (4-25139) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13392	BULLERI: Per una diversa localizzazione dell'impianto di lavaggio delle vetture ferroviarie della stazione di Pisa, per il risanamento ambientale della zona e per la salvaguardia del posto di lavoro dei dipendenti della ditta Bucalossi appaltatrice dell'impianto (4-25154) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13395
BAGHINO: Per sollecitare la conclusione dei lavori ANAS all'interno della galleria Sant'Anna a Sestri Levante (Genova) (4-27831) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>)	13393	CAPANNA: Per l'adozione di urgenti iniziative volte alla riconversione del personale delle Officine grandi riparazioni di Foligno (Perugia) in luogo del tentativo in corso volto alla riduzione del numero dei lavoratori (4-24694) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13397
BARZANTI: Sulla opinabilità dei criteri adottati dalle FFSS nella concessione del passaggio del personale ad aree superiori, con un trattamento di particolare favore per i dipendenti distaccati presso strutture sindacali, dopolavoro, opera assistenza eccetera (4-25649) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13394	CAPANNA: Sull'opportunità di concordare con la regione Umbria la scelta del nuovo responsabile della ferrovia centrale umbra (4-25693) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13398

X LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 4 NOVEMBRE 1991

PAG.	PAG.
<p>CAVICCHIOLI: Sulla veridicità della notizia relativa al ridimensionamento del deposito di Terni da parte delle FFSS di Ancona (4-25719) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13399</p> <p>CERUTI: Per un potenziamento del servizio ferroviario nel tratto Rovigo-Padova (4-23612) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13399</p> <p>COLUCCI GAETANO: Per un intervento volto ad adeguare le procedure di esame per la patente di guida alle diverse realtà socio-economiche del paese e ad abolire il limite massimo di immatricolazione per gli automezzi adibiti a scuola guida (4-26528) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13400</p> <p>COSTA RAFFAELE: Sull'opportunità di rendere obbligatoria l'apposizione di sigilli sui contachilometri delle autovetture (4-16627) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13402</p> <p>D'ADDARIO: Per la revisione del progetto relativo alla realizzazione della variante alla strada statale n. 16, Adriatica, sul tratto Pescara-Ortona (4-14780) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13402</p> <p>DE CAROLIS: Per l'adozione di provvedimenti volti a rendere più elevato il livello di sicurezza del volo ed in particolare per dotare tutti gli aeroporti turistici del servizio <i>Aerodrome light information service</i> attraverso l'azienda autonoma di assistenza al volo (4-25489) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13404</p>	<p>DEL DONNO: Sul giudizio del Governo in merito alla mancata corresponsione delle liquidazioni agli aventi diritto da parte dell'OPFAS (Opera previdenza e assistenza per i ferrovieri dello Stato), con particolare riferimento al caso di Nicola Ferrara di Bari (4-21636) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13405</p> <p>DEL DONNO: Per la salvaguardia dell'attività produttiva e dei livelli occupazionali della Ferrosud di Matera (4-25187) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13405</p> <p>DIAZ: Per una verifica di congruenza del progetto dell'ANAS di realizzazione di una bretella di collegamento tra la statale n. 554, la statale n. 125 e viale Marconi, a Molentargius (Cagliari), e il programma di salvaguardia ambientale della regione Sardegna (4-27225) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13407</p> <p>DONATI: Sugli accorgimenti adottati dalla ditta appaltatrice per ridurre al minimo i rischi connessi alle operazioni di diserbo chimico interessanti il compartimento ferroviario di Bologna (4-26200) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13408</p> <p>FIORI: Per l'assegnazione degli stanziamenti necessari per la realizzazione dei lavori programmati dalle FFSS sulla tratta Roma-Cassino (Frosinone) (4-23337) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13409</p> <p>GRASSI: Sulla convenzione stipulata tra il comune di Rimini (Forlì) e la società Rimini-Rimini per la ristrutturazione dell'ex colonia Murri (4-25924) (risponde Muratore, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i>) 13409</p>

PAG.	PAG.
<p>GROSSO: Per l'adozione di misure volte a tutelare l'integrità fisica dei praticanti l'equitazione e dei cavalli stessi, con particolare riferimento alle condizioni dei numerosi maneggi non riconosciuti dalla Federazione italiana sport equestri (FISE) come quello sito nel comune di Giove (Terni) in cui è occorso il 9 febbraio il grave incidente alla giovane Marina Rischia (4-24207) (risponde Muratore, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i>) 13412</p> <p>LORENZETTI PASQUALE: Sulla ristrutturazione delle Officine grandi riparazioni di Foligno (Perugia) e per la riconversione del personale (4-24707) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13413</p> <p>LUCCHESI: Sulle conseguenze negative derivanti dalla soppressione della fermata a Pontedera (Pisa) del treno del mattino Firenze-Torino (4-25203) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13414</p> <p>LUCCHESI: Per il ripristino delle fermate sopresse nella stazione ferroviaria di Villafranca in Lunigiana-Bagnone (Massa e Carrara) con l'entrata in vigore dell'orario estivo (4-26192) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13415</p> <p>MANNA: Per una attenta valutazione del nuovo contratto collettivo vigente presso l'Ente ferrovie dello Stato come causa di disfunzioni, incongruenze ed inefficienze nella gestione del personale anche in relazione con l'impatto sulla futura riforma dell'ente (4-23716) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13416</p>	<p>MASSANO: Per la manutenzione degli immobili di proprietà delle FFSS siti nel comune di Collegno (Torino) (4-23091) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13418</p> <p>MATTEOLI: Sul mancato accoglimento della domanda di trasferimento della signora Monica Bianchi al compartimento FFSS di Firenze (4-24385) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13419</p> <p>MATTEOLI: Per il completamento della banchina di allestimento all'esterno del Molo Mediceo del porto di Livorno (4-24862) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13419</p> <p>MATULLI: Per l'attuazione della convenzione firmata nel febbraio 1988 tra FFSS, regione Toscana, provincia e comune di Firenze, che prevede la realizzazione nell'area dell'Osmannoro (Firenze) della nuova officina specializzata nella manutenzione dei rotabili alta velocità (4-25832) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13420</p> <p>MATULLI: Sul mancato potenziamento della stazione ferroviaria di Montelupo Capraia (Firenze) (4-26538) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13421</p> <p>MONTECCHI: Sul mancato completamento della variante della strada statale n. 62 nel tratto compreso tra i comuni di Luzzara, Boretto e Brescello (Reggio Emilia) (4-07844) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13422</p>

PAG.	PAG.
<p>NUCARA: Per un intervento volto a garantire il funzionamento del servizio dell'Ente ferrovie dello Stato denominato auto al seguito, con particolare riferimento alla tratta Torino Porta Nuova-Lamezia Terme (Catanzaro) (4-25866) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13422</p> <p>PALMIERI: Per la salvaguardia dei livelli occupazionali presso l'Officina grandi riparazioni di Vicenza (4-26447) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13423</p> <p>PARLATO: Sulla mancata risposta, da parte di Civilavia, alla richiesta avanzata dalla GAEC per l'apertura al traffico dell'aeroporto Salomone di Capua (Caserta) (4-24903) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13424</p> <p>PARLATO: Per il ripristino della corsa sostitutiva automobilistica in partenza da Gragnano (Napoli) alle ore 5.10 (4-26290) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13424</p> <p>PARLATO: Sull'aumento del pedaggio della tangenziale di Napoli e sull'affidamento all'IRITECNA della manutenzione dell'intera rete stradale realizzata a Napoli dai commissariati per la ricostruzione (4-26757) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13425</p> <p>PARLATO: Sugli interventi preventivi disposti per impedire l'annunciato dissesto dei costoni sovrastanti la strada statale n. 270 dell'isola d'Ischia (Napoli) (4-27050) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13426</p>	<p>PAVONI: Per l'assunzione di iniziative volte ad abolire in caso di particolari forme morbose il limite di età di 55 anni per poter usufruire dell'esenzione dal pagamento del <i>ticket</i> sui medicinali e sulle prestazioni sanitarie (4-27191) (risponde Marinucci, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) 13427</p> <p>RUSSO FRANCO: Sull'incidente mortale nel quale è rimasto vittima Angelo Gatti, operaio della Beta Utensili di Sovico (Milano) (4-17322) (risponde Marinucci, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>) 13427</p> <p>SERVELLO: Per l'abbattimento delle barriere architettoniche nel settore del trasporto ferroviario, con particolare riferimento alla realizzazione di vetture con elevatore incorporato (4-24185) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13428</p> <p>SINESIO: Per la realizzazione delle opere necessarie a rendere sicuro l'incrocio tra la statale n. 640 di Porto Empedocle (Agrigento) e la provinciale n. 6 per San Cataldo (Caltanissetta), dove si verificano numerosi gravi incidenti stradali (4-26896) (risponde Prandini, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>) 13430</p> <p>TAMINO: Per la revisione della normativa sul trasporto ferroviario gratuito di cani da caccia (4-21608) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13431</p> <p>TESTA ANTONIO: Sulle carenze del servizio ferroviario nella tratta Rovigo-Padova (4-23454) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>) 13431</p>

	PAG.		PAG.
TREMAGLIA: Per la riapertura della sala d'aspetto della stazione ferroviaria di Chiuduno (Bergamo) almeno per le ore che intercorrono tra il primo e l'ultimo treno che fermano alla stazione stessa (4-25989) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13432	gio Calabria e sui criteri seguiti per la localizzazione di tali librerie (4-24053) (risponde Foti, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	13433
VALENSISE: Sulla mancanza di una « libreria depositaria » per la vendita della <i>Gazzetta Ufficiale</i> a Reg-		VALENSISE: Sull'opportunità di prevedere la fermata alla stazione di Vibo Valentia-Pizzo (Catanzaro) della coppia di convogli <i>Intercity</i> 560-561 e 564-565 e di dirottare via Tropea-Vibo Marina i treni espressi 810-811 (4-25469) (risponde Bernini, <i>Ministro dei trasporti</i>)	13433

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

se sia a conoscenza che dal mese di gennaio 1991, ad oggi si sono dovute registrare sette vittime ai passaggi a livello della linea ferroviaria Brescia-Iseo Edolo gestita in concessione dalla SNFT. Trattasi di 103 chilometri attraversati da innumerevoli strade e molti di questi passaggi a livello sono ancora i famigerati SOA (segnalazioni ottiche acustiche). La dinamica di tutti gli incidenti è tristemente simile a quella di tutti gli incidenti accaduti lungo la ferrovia che sale in Valcamonica;

quali provvedimenti intenda adottare per eliminare detti passaggi a livello onde garantire la sicurezza a vantaggio sia dell'incolumità dei cittadini sia della velocità dei collegamenti. (4-27265)

RISPOSTA. — *Grazie ai fondi stanziati dalla regione Lombardia ed all'impegno di alcuni dei comuni interessati, nel corso dell'ultimo decennio è stato possibile eliminare circa il 20 per cento dei passaggi a livello esistenti sulla linea in questione.*

Allo stato attuale, tuttavia, se ne contano ancora 199 tra pubblici e privati, di cui 93 muniti di impianto SOA (segnalazioni ottiche acustiche).

Il progetto di ammodernamento a carico della legge finanziaria n. 910 del 1986, di imminente realizzazione, anche in relazione agli indirizzi forniti da questo dicastero ha dato una particolare preminenza alla eliminazione dei passaggi a livello, prevedendo di eliminarne ben 33.

Ad integrazione delle opere di ammodernamento di cui sopra, la ferrovia ha richiesto alla regione Lombardia di poter utilizzare ulteriori fondi, per l'ammontare di 10 mi-

liardi, in base alle leggi n. 470 del 19 novembre 1987 e n. 102 del 2 maggio 1990 per eliminare o rendere più sicuri ulteriori passaggi a livello.

L'eliminazione di questi ultimi resta comunque uno dei problemi più attentamente seguiti dalla direzione generale della Motorizzazione civile trasporti in concessione, ben consapevole delle notevoli implicazioni che esso riveste per la sicurezza della circolazione.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

AMALFITANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso:

che con l'orario estivo delle FF.SS. in vigore dal prossimo 2 giugno 1991 per il treno 570 IC Taranto-Milano centrale, viene anticipato l'orario di partenza dalle ore 7,44 alle ore 6,00;

che tale cambio di orario non agevola l'utenza né locale, né quella del tragitto (traffico pendolare di studenti Pescara-Chieti-Bologna), né costituisce vantaggio per la stessa azienda —:

quali siano le ragioni che hanno indotto la direzione compartimentale di Bari a tale modifica della traccia oraria;

se si condividono i motivi di insoddisfazione sopra esposti dall'interrogante;

quali siano le responsabilità di una tale decisione. (4-25139)

RISPOSTA. — *L'anticipo della partenza del treno IC570 alle ore 6.00 (anziché 7.44) con conseguente arrivo a Milano alle ore 15.55 (anziché 18.00), è dovuto essenzialmente all'esigenza commerciale di razionalizzare il*

servizio Puglie-nord Italia sul versante del Salento (Lecce) che non trovava coincidenze per il nord, data l'ora di partenza eccessivamente mattiniera.

Con tale modifica, in vigore già dal 2 giugno 1991, il collegamento da Lecce avrà origine alle ore 7,10 (con arrivo a Milano alle ore 18,00), consentendo ottimali coincidenze con tutta la parte estrema della penisola salentina.

D'altro canto, la clientela di Taranto, con l'istituzione di una nuova relazione locale in partenza alle ore 7.07, con arrivo a Bari alle ore 9.06 e coincidente con il nuovo treno IC Lecce-Milano, usufruirà di due relazioni su Milano: una, con servizio diretto (nuovo treno IC568 in partenza alle ore 6.00) e l'altra con cambio a Bari fra il nuovo treno locale e la nuova relazione da Lecce (IC570).

L'ente ferrovie dello Stato ritiene che la suddetta programmazione non penalizza affatto il traffico pendolare di studenti Pescara-Chieti-Bologna, in quanto i suddetti treni IC568 e 570, da Bari, hanno mantenuto gli stessi orari e le stesse fermate del precedente orario.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BAGHINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

l'amministrazione di Sestri Levante ha da tempo denunciato che l'inizio dei lavori ANAS all'interno della galleria di Sant'Anna comporta gravi disagi alla popolazione, ai lavoratori ed agli studenti « pendolari », nonché alle attività economiche dei comuni del Tigullio orientale. Pertanto necessitano immediati provvedimenti, in particolare la liberalizzazione del tratto autostradale Sestri Levante-Lavagna —:

poiché l'eventuale ritardo negli interventi comporta il rischio concreto che sorgano pesanti e pericolosi problemi di ordine pubblico, se ritenga opportuno interessare tempestivamente l'ANAS per quanto riguarda l'autostrada e la società responsabile delle linee automobilistiche del Tigullio, al fine di eliminare il più

presto possibile gli inconvenienti ed i disagi alla popolazione, con precise norme, anche di carattere economico. (4-27831)

RISPOSTA. — *La statale n. 1 Aurelia, dopo aver superato l'abitato di Sestri Levante, attraversa, tra i chilometri 474,920 e 475,950, una costa rocciosa, denominata le Rocche di Sant'Anna con due gallerie naturali e tre gallerie artificiali. Essa degrada rapidamente in un tratto di mare aperto e non protetto da alcuna barriera naturale, per cui l'azione erosiva dei marosi determina, oltre che lo scalzamento delle opere di sostegno a presidio delle gallerie, il lento ma continuo sfaldamento delle formazioni rocciose, con conseguente caduta di massi particolarmente pericolosi per il traffico veicolare.*

Il comune di Sestri Levante, già nel novembre 1989, evidenziò all'ANAS la gravità della situazione sopra descritta e sollecitò i necessari interventi. Successivamente, lo stesso comune, con nota dell'aprile 1990, fece presente che l'attraversamento della costa rocciosa di cui trattasi necessitava di interventi radicali, per eliminare le situazioni di pericolo e le anomalie della carreggiata stradale e quindi assicurare un transito agevole e sicuro. A tal fine furono trasmesse anche le perizie geologiche e geotecniche sulla tipologia degli interventi più idonei a detta salvaguardia.

L'ANAS, alla luce di quanto segnalato, ha ritenuto opportuno e necessario, a garanzia della sicurezza del traffico che percorre l'importante arteria stradale, redigere un progetto di adeguamento del tracciato della statale sulla sede attuale, in quanto ogni eventuale variante al tracciato medesimo che avesse superato a monte l'abitato di Sestri Levante e Cavi di Lavagna avrebbe contrastato con gli strumenti urbanistici degli enti territoriali interessati.

Il progetto è risultato dell'importo complessivo di 12,5 miliardi di lire ed i lavori relativi sono stati aggiudicati al raggruppamento di imprese Sicembogliolo con il ribasso del 15 per cento.

I lavori di rinforzo ed adeguamento della galleria sono risultati indispensabili sia per la conservazione del patrimonio stradale, e la

conseguente agibilità dell'arteria, sia allo scopo di adeguare la sezione stradale alle attuali norme che stabiliscono le caratteristiche geometriche della sagoma in galleria.

L'ANAS, ben conscia dei disagi della popolazione, ha previsto che le lavorazioni in questione vengano realizzate, oltre che nel minor tempo possibile, anche di notte, restringendo la chiusura totale della strada alle sole ore notturne, per cui il traffico potrà svolgersi in comoda alternativa sulla limitrofa autostrada A12.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

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

se risponde a verità la notizia che, in base ad un accordo intercorso tra l'Ente ferrovie dello Stato e le organizzazioni di categoria, accordo sottoscritto nell'ottobre 1990 al fine di dare applicazione all'articolo 29 del CCNL dei ferrovieri, che prevede il passaggio del personale ad aree superiori, si stia determinando ora un trattamento di favore nei confronti dei dipendenti distaccati presso strutture sindacali, dopolavoro ferrovieri, opera assistenza ferrovieri, ecc.;

se risponde a verità che l'Ente ferrovie dello Stato, con nulla-osta delle organizzazioni sindacali, stia provvedendo ad attuare avanzamenti e promozioni di carriera, sempre sulla base dell'accordo citato, senza tenere conto delle reali capacità professionali del personale del settore tecnico, usando a questo fine parametri che nulla hanno a che fare con la volontà più volte proclamata, di rendere l'azienda ferroviaria efficiente e competitiva, senza accertare le reali capacità tecniche e la carriera professionale del personale interessato al provvedimento, come è accaduto — a quanto risulta — nel compartimento ferroviario di Roma e presso l'unità di produzione della linea ferroviaria di Grosseto. (4-25649)

RISPOSTA. — Al fine di attuare un accordo stipulato in data 26 ottobre 1990 tra l'ente

stesso e le organizzazioni sindacali, sono state impartite disposizioni in materia di passaggi di area e all'interno della stessa area, in applicazione degli articoli 29, 103 e 104 del contratto collettivo nazionale di lavoro.

In attesa che fossero avviate le procedure di attivazione dei corsi di formazione professionale per il passaggio di area previsti dai sopra citati articoli ed in attesa che la scuola professionale istituita per l'effettuazione di detti corsi entrasse in funzione, l'ente ha nel frattempo provveduto, con l'accordo sopra chiamato, a coprire i posti resisi disponibili a seguito di collocamenti a riposo, prepensionamenti e mobilità, avuto peraltro presente che per molti settori non si effettuava alcun avanzamento dal 1986.

A tale proposito le ferrovie precisano che l'individuazione dei candidati interessati alle promozioni è stata effettuata tenendo conto dei fattori di anzianità, di qualificazione e predisposizione professionale, indicati peraltro dal succitato contratto collettivo.

È tuttora in corso il conferimento delle relative promozioni previa verifica del rispetto complessivo del dettato delle disposizioni in parola per i passaggi alla II, alla IV e alla V area e per riconoscimento di funzioni superiori svolte nell'ambito dell'area IV.

A seguito del citato accordo del 26 ottobre 1990 l'ente ha altresì impartito disposizioni per i passaggi di area nei confronti dei dipendenti distaccati presso le strutture sindacali, dei dopolavoro ferroviari, dell'Opera nazionale assistenza ferrovieri (OPAFS — ente di diritto pubblico) ed altre simili. L'individuazione di detto personale per il passaggio all'area superiore viene effettuato da parte dei direttori compartimentali per i dipendenti periferici e dal responsabile della funzione organizzazione per il personale della sede centrale.

L'ente ferrovie dello Stato ritiene necessario precisare che tale ultimo accordo è stato effettuato non per creare preferenze per i ferrovieri distaccati, ma per non penalizzare i dipendenti utilizzati al di fuori delle strutture interne all'ente, salvaguardando gli sviluppi di carriera — fino al livello mediamente raggiunto da tutti i ferrovieri — di

coloro che, operando nell'ambito di strutture collaterali, non possono essere presi in considerazione direttamente e valutati esclusivamente dai dirigenti delle ferrovie dello Stato.

Rappresenta, infine, l'ente che le promozioni sono state conferite in presenza di requisiti di anzianità e di idoneità professionale, come previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro più sopra richiamato.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BELLOCCHIO e FERRARA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:

che il signor Giuseppe Finale, da Caserta, già dipendente della ferrovie dello Stato con matricola n. 525602 è cessato dal servizio dal 1983, e da tale data non riesce ad ottenere il riconoscimento della sudata pensione;

che la direzione generale delle ferrovie dello Stato ha investito una prima volta con nota 204/525602 DEC il 26 marzo 1988 l'ufficio organizzazione del compartimento di Napoli;

che analogo sollecito è stato fatto nel settembre del 1990;

che la mancata risposta, come riferito verbalmente all'interessato, sia da attribuirsi allo smarrimento della pratica —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare sia per censurare eventuali responsabilità che da anni impediscono al Finale il riconoscimento di un suo sacrosanto diritto che per fare in modo che al Finale vada nel più breve tempo possibile riconosciuto quanto gli spetta. (4-24931)

RISPOSTA. — Con decreto n. 795 del 5 gennaio 1984, all'ex guardiano Giuseppe Finale, iscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato il 1° luglio 1968 e cessato dal servizio il 6 marzo 1983 in base all'articolo 27 della legge del 7 ottobre 1969 n. 747 per limiti di età e di servizio all'età di anni 58 e giorni 1, è stata liquidata la pensione normale diretta (iscrizione 571764), calcolata

sulla base di anni 24, mesi 5 e giorni 23 di servizio utile, arrotondato ad anni 24.

Detto servizio è comprensivo di quello ferroviario di ruolo prestato dal 1° luglio 1968 al 6 marzo 1983, di quello prestato con iscrizione al fondo pensioni assuntori dal 1° marzo 1960 al 1° luglio 1968, dell'aumento di valutazione di 1/10 del servizio ferroviario pari ad anni 1, mesi 5 e giorni 18.

La predetta pensione è stata riformata con il decreto n. 8247 del 29 marzo 1985 per tener conto dei miglioramenti economici previsti con effetto retroattivo dalla legge 10 luglio 1984, n. 292 e, con decreto n. 17523 del 26 novembre 1985, la pensione stessa è stata nuovamente riformata per tener conto dell'ulteriore riconoscimento del servizio pre-ruolo reso dal signor Finale dal 1° novembre 1955 al 1° marzo 1960, pari ad anni 4 e mesi 4.

L'ente ferrovie dello Stato precisa, peraltro, che l'istanza presentata in data 11 gennaio 1982 dall'ex dipendente intesa ad ottenere la ricongiunzione, ai fini di pensione, dei pregressi periodi assicurativi ai sensi dell'articolo 2 della legge del 7 febbraio 1979 n. 29 non ha potuto trovare accoglimento in quanto la contribuzione versata per i periodi in questione è stata utilizzata dalla sede INPS di Caserta per liquidare alla vedova del suddetto, signora Anna Dell'Aquila, la pensione di reversibilità (n. 20017865) con decorrenza novembre 1984.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

BULLERI e TADDEI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

dal giugno 1989 fu attivato presso la Stazione C. di Pisa un impianto di lavaggio delle vetture ferroviarie, gestito in appalto dalla Ditta « W. Bucalossi » che ha alle sue dipendenze 64 lavoratori;

l'intero impianto è stato realizzato sul confine tra la sede ferroviaria e una zona residenziale densamente popolata;

per condurre le vetture alle platee di lavaggio, le Ferrovie utilizzano un binario e alcuni scambi collocati a ridosso delle abitazioni poste in via Corridoni e suo

prolungamento, via Pilla, via Emilia e via Cervino (nel punto più critico la manovra carrozze si svolge a 180 cm. da una abitazione !);

su tale asta di manovra transitano giornalmente oltre 100 convogli trainati da rumorosi locomotori diesel, che emettono scarichi da marmitta altamente inquinanti;

a causa dello scuotimento del terreno provocato dalla vicinanza dei treni in manovra, alcune abitazioni hanno subito lesioni, tanto che sono stati avviati procedimenti civili contro le FFSS per risarcimento danni;

le relazioni del Servizio Multizonale della USL e di esperti dell'Università incaricati dalla Magistratura documentano livelli di inquinamento acustico che superano le soglie consentite anche in base all'ultimo decreto-legge del Presidente del Consiglio dei ministri del marzo 1991, tanto da configurare il reato di cui all'articolo 659 del C.P.

la Magistratura, accogliendo le istanze dei cittadini, ha sequestrato l'impianto il 1° settembre 1990, precisando che « un eventuale dissequestro può essere disposto alla condizione che detta attività venga svolta in zona diversa, sì da non arrecare disturbo alle persone »;

in seguito ad impegni verbali di intervento sull'impianto sono state concesse alle FFSS due successive proroghe (la prima fino al 30 novembre 1990 e la seconda fino al 31 marzo 1991) per realizzare gli adeguamenti opportuni;

alla scadenza della seconda proroga il giudice ha constatato che non erano state realizzate sostanziali modifiche, ed ha addirittura rilevato un peggioramento dell'inquinamento acustico. Pertanto ha confermato il provvedimento di sequestro;

all'indomani del provvedimento, la Ditta « W. Bucalossi » ha disposto le ferie obbligatorie per i propri dipendenti. Del

resto le FFSS avevano ripetutamente avanzato minacce ricattatorie per l'occupazione;

il Consiglio di circoscrizione n. 4 ha denunciato con forza la situazione chiedendo urgenti iniziative —

quali iniziative intenda assumere nei confronti dell'Ente FFSS, responsabile della situazione, affinché:

si proceda al risanamento ambientale a tutela della salute e della vivibilità della zona;

sia mantenuta a Pisa (centro ferroviario di primaria importanza) l'attività di lavaggio delle carrozze individuando una diversa ed idonea localizzazione degli impianti, ed assicurando, anche a seguito di riorganizzazione delle attività, il posto di lavoro, a Pisa, a tutti i dipendenti della ditta « W. Bucalossi ». (4-25154)

RISPOSTA. — L'ente ferrovie dello Stato fa sapere quanto segue circa l'impianto di lavaggio delle carrozze ferroviarie, attivato nel giugno 1988 presso la stazione di Pisa Centrale, gestito dalla ditta W. Bucalossi.

Le nuove platee di lavaggio delle vetture ferroviarie in stazione di Pisa Centrale (scalo di Porta Fiorentina) furono realizzate in ottemperanza alle norme previste dalla legge n. 319 del 1976 contro l'inquinamento delle acque provenienti dagli scarichi.

I binari ora plateati e l'asta di manovra che ad essi introduce esistevano fin dalla realizzazione della stazione e venivano utilizzati per il riordino dei carri merci.

Con l'attivazione delle platee di lavaggio, i movimenti di manovra sono leggermente aumentati, non raggiungendo comunque nel complesso i 50 movimenti al giorno.

Il carico acustico a cui gli abitanti della zona sono esposti è essenzialmente dovuto all'ininterrotto rumore di fondo della zona — ad intenso traffico stradale — mentre l'incremento apportato dalla movimentazione delle carrozze sull'asta di manovra è modesto. L'ente fa presente che quanto sopra indicato è confortato da uno studio effettuato da qualificati professori universitari esperti in materia.

Per accogliere le richieste dei cittadini è stato sostituito il più rumoroso locomotore diesel di manovra gruppo D.225 con locomotore D.245, riducendo sensibilmente l'emissione dei rumori. Sono state apportate migliorie ai dispositivi di armamento sull'asta di manovra ed al tracciato, riducendo così i rumori dovuti all'attrito ruota/rotaia.

Nel luglio 1990 i proprietari delle abitazioni più prossime all'asta di manovra avevano avanzato richiesta di risarcimento per danni agli edifici di loro proprietà, danni da loro ritenuti imputabili al transito dei convogli. I tecnici dell'ente ferrovie dello Stato hanno invece accertato che le lesioni ai fabbricati sono conseguenti agli interventi di ristrutturazione eseguiti negli edifici e che le lesioni stesse preesistevano al momento dell'attivazione dell'impianto di lavaggio.

Il servizio di pulizia delle vetture viene oggi eseguito in altri binari non plateati della stazione di Pisa Centrale e in località del compartimento ferroviario ove i treni stessi fanno capo.

Al fine di conseguire un soddisfacente grado di risanamento ambientale, l'ente ferrovie dello Stato si è dichiarato disposto ad eseguire i sottoelencati interventi:

a) il 21 ottobre 1990 è stato presentato in comune un progetto per la realizzazione di una barriera antirumore; sul progetto il comune non si è mai espresso, mentre l'unità sanitaria locale ha affermato che l'opera avrebbe mutato le condizioni di abitabilità di una casa, di fronte alla quale però non era previsto di realizzare la barriera;

b) il 22 aprile 1991 è stato presentato un ulteriore progetto che prevede l'elettificazione dei binari plateati e dell'asta di manovra, al fine di eliminare anche il rumore provocato dal locomotore diesel di manovra. Nessun parere è stato ancora espresso sia dal comune che dalla USL.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CAPANNA, ANDREIS, BASSANINI, BASSI MONTANARI, CECCHETTO COCO, d'AMATO LUIGI, FILIPPINI, GUIDETTI SERRA, NOVELLI, PROCACCI, RUSSO

FRANCO, SAMÀ, SERAFINI MASSIMO, TIEZZI e ZAVETTIERI. — *AL Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:*

è in corso un tentativo di riduzione del numero dei lavoratori delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) di Foligno;

l'attuale offerta manutentiva, per quanto riguarda la riparazione e la trasformazione delle locomotive elettriche, è appena sufficiente a far fronte alle esigenze dell'esercizio ferroviario;

stante la necessità di potenziare il trasporto ferroviario in crescente sostituzione di quello su gomma — dati i costi, non più sopportabili, di quest'ultimo in termini di inquinamento ambientale, sul piano sociale ed economico — è da prevedere non una diminuzione, ma un aumento delle possibilità di lavoro delle OGR, tenendo anche presente che l'apertura delle frontiere comunitarie determinerà una maggiore offerta di trasporto, specialmente nel settore merci, problema cui le FS dovranno necessariamente dare risposta;

unicamente nelle OGR di Foligno viene attuata la trasformazione delle locomotive 444 in 444/R, che hanno risposto alle nuove esigenze tecniche di velocizzazione e di mercato, con costi di trasformazione pari a circa 1/3 del costo di acquisto di una locomotiva nuova —

quali urgenti iniziative i ministri interessati ed il Governo intendono prendere non già per realizzare un ridimensionamento indiscriminato dei lavoratori delle OGR, ma per effettuare una riconversione del personale, con un maggiore inserimento di tecnici qualificati nella struttura organizzativa e amministrativa dell'impianto ed una contemporanea acquisizione di nuove figure professionali specialistiche che integrerebbero il patrimonio di esperienze presenti nelle OGR. (4-24694)

RISPOSTA. — *Le Officine grandi riparazioni sono impianti di tipo specializzato per*

garantire la migliore efficienza attraverso la concentrazione, in ciascuna di esse, di macchine, impianti di processo e conoscenze professionali relative a limitate tipologie di mezzi. In tale contesto l'officina di Foligno ha il compito di provvedere alla riparazione delle locomotive elettriche.

In questo settore è iniziato il graduale avviamento della nuova Officina grandi riparazioni di Saline Ioniche verso la quale è stata indirizzata una parte del carico di lavoro in passato destinato esclusivamente alle officine grandi riparazioni di Foligno e di Verona. A ciò bisogna aggiungere un allungamento degli intervalli di percorrenza tra una revisione e l'altra dei mezzi che, insieme ad una più funzionale organizzazione del lavoro, hanno di conseguenza determinato il diradamento dei cicli di manutenzione.

Pertanto, la situazione dell'Officina grandi riparazioni di Foligno non ha il carattere di un indiscriminato ridimensionamento bensì quello di una ponderata ridistribuzione delle esigenze riparative.

Comunque, i nuovi orientamenti dell'ente ferrovie dello Stato mirano ad una politica volta alla razionalizzazione delle attività di manutenzione e riparazione dei mezzi, all'introduzione negli impianti di accorgimenti tecnici ed organizzativi nonché ad una maggiore attenzione verso le caratteristiche di affidabilità delle nuove costruzioni e pertanto tutte le officine grandi riparazioni sono destinate a svolgere, in futuro, un ruolo più impegnativo rispetto al passato, in termini di maggiore produttività ed efficienza.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CAPANNA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — considerato il dibattito presente in Umbria in merito al superamento della gestione commissariale della Ferrovia Centrale Umbra attraverso l'applicazione della legge n. 385 del 1990 per la costituzione di un consorzio pubblico regionale di cui facciano parte le Ferrovie dello Stato ed altri soggetti pubblici e che il 6 giugno prossimo venturo si renderà vacante il posto di commissario della FCU,

se non ritenga utile concordare la scelta del nuovo responsabile governativo con l'istituzione regionale per meglio armonizzare le scelte complessive con il piano integrato dei trasporti, essendo le scelte compiute finora non di soddisfacimento per la collettività come ad esempio la traduzione a diesel delle Ferrovie dello Stato.

Quali siano inoltre i motivi per cui il piano di ammodernamento della FCU (piano che prevede la spesa di circa 120 miliardi), trovi ritardi incomprensibili di attuazione mentre continuano i disagi per la collettività come ad esempio la mancata soppressione dei numerosi passaggi a livello incustoditi che continuano a causare vittime. (4-25693)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale del 13 settembre 1991, in corso di registrazione presso la Corte dei conti, l'incarico di commissario governativo della ferrovia centrale umbra è stato affidato al dirigente generale della direzione generale della Motorizzazione civile trasporti in concessione ingegner Fumero Amedeo.

In ordine al progetto di ammodernamento e potenziamento della indicata ferrovia, per la cui realizzazione sono stati assegnati 120 miliardi di lire in virtù delle risorse finanziarie previste dalla legge n. 910 del 1988, si riferisce che i relativi lavori sono stati attivati soltanto in tempi recenti, a causa delle complesse procedure tecnico-amministrative che i ministeri concertanti hanno dovuto adottare per la concreta attivazione della richiamata legge n. 910 del 1986.

Si precisa altresì che nel progetto in argomento è prevista, tra l'altro, l'abolizione di n. 97 passaggi a livello mediante la costruzione di sottovia, cavalcavia e viabilità alternativa. Il tempo tecnico-amministrativo necessario per un consistente avvio dei lavori finalizzati alla realizzazione delle predette opere è stimato in circa due anni.

I suddetti interventi, unitamente al rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti di segnalamento, consentiranno di aumentare la sicurezza del servizio e la potenzialità della ferrovia.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

è stato recentemente evidenziato che il compartimento delle Ferrovie dello Stato di Ancona proporrebbe un notevole ridimensionamento in termini occupazionali del deposito di Terni del tutto in contrasto con gli impegni assunti per la creazione a Terni di un polo commerciale e con il movimento di passeggeri e merci che registra un costante incremento;

tale impostazione appare assurda e non dettata da alcun elemento tecnico-funzionale —:

quali iniziative intende intraprendere per verificare quanto denunciato e per impedire decisioni che penalizzano senza alcuna obiettiva ragione l'Umbria ed in particolare la struttura ferroviaria ternana e per consentire, per contro, un serio rilancio del servizio con la salvaguardia dei livelli occupazionali e con concrete ipotesi di sviluppo. (4-25719)

RISPOSTA. — *Il ridimensionamento degli organici del personale ferroviario nel compartimento di Ancona, e quindi nel comprensorio di Terni, è stato condotto nel rispetto del piano strategico predisposto dalle ferrovie per l'eliminazione delle eccedenze di personale rispetto al fabbisogno effettivo e per il miglioramento della produttività delle risorse umane, come previsto anche dal contratto collettivo nazionale di lavoro dei ferrovieri valevole per il triennio 1° gennaio 1990-31 dicembre 1992.*

In particolare, l'accordo sui fabbisogni per l'anno 1991, di recente sottoscritto tra la direzione compartimentale di Ancona e tutte le organizzazioni sindacali del compartimento, prevede per i depositi di Terni una riduzione estremamente limitata, cioè di sole 14 unità per il deposito personale viaggiante di Terni (da 69 a 55), dovuta in parte all'eliminazione di taluni servizi non più necessari e in parte al trasferimento di altri servizi all'Istituto nazionale trasporti.

Per quanto riguarda il deposito mezzi di trazione, l'ente precisa che l'accordo prevede

addirittura l'aumento di una unità del fabbisogno 1991 rispetto al 1990 (da 131 a 132 agenti).

L'ente conclude quindi che il ridimensionamento degli organici previsto non sembra in contrasto con i piani di sviluppo del trasporto ferroviario in Umbria, né sembra penalizzante per la struttura ferroviaria ternana.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

CERUTI. — *Ai Ministri dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nei collegamenti tra le città venete viene largamente preferito l'uso del trasporto ferroviario;

il piano regionale dei trasporti approvato il 23 febbraio 1990 dalla regione Veneto ha previsto la progettazione di un servizio ferroviario metropolitano regionale al fine di collegare le aree gravitanti tra Venezia, Padova, Treviso e Vicenza, escludendo tuttavia l'area di Rovigo;

il tratto ferroviario che collega Rovigo a Padova, invece è particolarmente importante sia perché si trova sulla direttrice che interessa città come Trieste, Venezia, Padova, Ferrara, Bologna, Firenze, Roma, sia perché intensamente utilizzato da lavoratori pendolari e da studenti, tanto che frequentemente, soprattutto nelle ore antimeridiane, i treni di questo percorso risultano sovraffollati;

la lentezza e la carenza dei treni locali rendono questa linea scomoda e inadeguata alle esigenze degli utenti, tanto da costringerli all'uso del mezzo privato, con conseguente aggravio della già compromessa situazione del traffico stradale —:

se l'interrogato Ministro non ritenga opportuno di adeguare con urgenza la linea in questione alle esigenze degli utenti, attuando così concretamente i propositi di potenziamento della strada ferrata che viceversa è sempre più sacrificata rispetto al trasporto su gomma. (4-23612)

RISPOSTA. — *Il collegamento tra le città venete fa attualmente parte della rete dell'ente ferrovie dello Stato, mentre l'unica linea ferroviaria di competenza della direzione generale della Motorizzazione civile trasporti in concessione (MCTC) nel Veneto è la Mestre-Adria in gestione commissariale governativa.*

In data 16 giugno 1990 è stata stipulata una convenzione fra la predetta direzione generale MCTC, l'ente ferrovie dello Stato e la regione Veneto per lo studio degli interventi per un sistema integrato di trasporto pubblico nell'area metropolitana diffusa del Veneto.

L'ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere al riguardo che l'articolo 2 di detta convenzione prevede che «...siano presi in considerazione i servizi ferroviari svolti a supporto delle modalità comprensoriali e di quelle regionali all'interno della zona metropolitana diffusa facente capo ai quattro poli urbani (Venezia, Padova, Vicenza e Treviso) ed alle aste di adduzione di traffico provenienti dal Veneto Orientale (Portogruaro, S. Donà di Piave, Conegliano), dal Nord (Calalzo, Belluno, Trento, Bassano, Schio), da Ovest (Verona) e da Sud (Legnago, Rovigo, Chioggia)».

L'ente, pertanto, prevede che i collegamenti ferroviari saranno migliorati anche sulla tratta Rovigo-Padova, presupposto necessario per la realizzazione di un equilibrato sistema di trasporti dei viaggiatori che interessa città come Trieste, Venezia, Bologna, Firenze e Roma.

Si fa presente inoltre che il comitato di coordinamento istituito per l'attuazione di detta convenzione-quadro ha portato avanti in questi mesi un proficuo lavoro, che ha consentito di perfezionare una prima convenzione per lo svolgimento di studi preliminari relativi ai flussi origine/destinazione dell'utenza pendolare, esigenze di intermodalità fra i vari modi di trasporto, analisi dei servizi attuali.

Successivamente verranno perfezionate altre convenzioni tese a definire l'assetto funzionale del sistema integrato di trasporto pubblico, le progettazioni di massima dei punti di interscambio e lo studio degli interventi sul versante urbano e dei percorsi

di adduzione agli impianti ferroviari, nonché lo studio di un sistema tariffario integrato.

In tale complesso contesto di attività di studio e progettazione, finalizzati alla realizzazione di un sistema integrato di trasporto regionale, in armonia con quanto previsto dal piano regionale trasporti, verrà certamente tenuta in debito conto anche la situazione di grave carenza del servizio sulla tratta Padova-Rovigo.

Peraltro non è possibile, allo stato attuale, fornire dati circa le soluzioni che si intendono perseguire, in quanto si è ancora nella fase preliminare di studio del problema, dalla conclusione della quale si potranno avere gli inputs necessari per l'individuazione del tracciato della rete e quindi delle scelte da operare per il potenziamento o la sostituzione delle diverse linee interessate.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COLUCCI GAETANO, BAGHINO e VALENSISE. — *Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:*

*a circa tre mesi dall'entrata in vigore del decreto ministeriale n. 301 del 1990 di regolamentazione ed integrazione del regolamento di esecuzione del testo unico sulle norme della circolazione stradale, lo stesso è risultato fortemente penalizzante per le aree con un alto tasso di analfabetismo o di semianalfabetismo per cui la preparazione agli esami sugli argomenti in programma e sull'esame finale, riguardante la parte teorica, presenta notevolissime difficoltà specie per le novità introdotte nelle schede dei quiz la cui soluzione richiede, in più di un caso, una preparazione culturale media o al di sopra della media, così come è stato già evidenziato dalla rivista specializzata *Quattroruote* nel numero del marzo 1991. Inoltre il questionario, non poche volte, prevede soluzioni certamente non univoche;*

la complessità di tale esame, già evidenziata dai titolari delle autoscuole, comporterebbe, come minimo, un obbligo di frequenza per i candidati per un periodo

certamente superiore al semestre di validità del « foglio rosa »;

inoltre, il predetto decreto ministeriale pone alcuni problemi di applicazione di non facile soluzione, in particolare l'articolo 12 appare in contrasto con altra normativa in vigore attinente la revisione annuale, laddove impone che il parco autoveicoli non superi una certa età di immatricolazione (cinque o dieci anni), mentre si consente la circolazione di automezzi, anche adibiti a servizio pubblico di linea e servizio di noleggio con conducente, di età notevolmente superiore;

analizzando, ancora, la lettera « F » del predetto articolo 12, non è comprensibile come l'alternativa del « trattore semirimorchio » possa sostituire l'autocarro della precedente lettera « D », nel momento in cui per sostenere l'esame di categoria C occorre un autocarro di 7 tonnellate minimo appositamente attrezzato, là dove non è specificato il peso del suddetto trattore —:

se alla luce di quanto innanzi evidenziato, non intenda, con apposito provvedimento:

1) prevedere agevolazioni e procedure adeguate alla prospettata situazione socio-economica consentendo alle autoscuole di presentare agli esami di teoria una determinata percentuale di candidati mediante il consueto sistema orale;

2) assumere idonee iniziative per abolire il limite massimo di immatricolazione degli automezzi adibiti a scuola guida (in particolare autobus, autocarro e rimorchio), poiché gli stessi vengono, a norma di legge, già sottoposti alle periodiche revisioni;

3) fornire gli opportuni chiarimenti in ordine alla normativa di dubbia interpretazione di cui all'articolo 12 del citato decreto ministeriale. (4-26528)

RISPOSTA. — *La disposizione che prevede il ricorso generalizzato al questionario di esame per lo svolgimento della prova teorica degli aspiranti al conseguimento della pa-*

tente di guida deriva direttamente dall'articolo 85, comma 5, del codice della strada, così come sostituito dall'articolo 8 della legge n. 111 del 1988.

Inoltre, la previsione di una percentuale di esami con il metodo orale, consentita in passato alle autoscuole, non ha sortito gli effetti sperati determinando, al contrario, situazioni chiaramente anomale con il risultato che, a consuntivo, i candidati che accedevano all'esame orale superavano, in taluni casi, il 95 per cento del totale.

La mancanza di indicazioni statistiche dettagliate sul tasso di analfabetismo distinto per aree geografiche, per titolo di studio e per fasce di età non consente di utilizzare il criterio delle percentuali come elemento normativo per definire limiti percentuali per l'ammissione all'esame orale. I dati statistici disponibili vengono invece utilizzati per osservare, a consuntivo, l'andamento del fenomeno.

Le disposizioni impartite prevedono che l'ammissione all'esame orale sia valutata caso per caso dal direttore dell'ufficio provinciale della Motorizzazione civile trasporti in concessione sulla base di una documentazione riconosciuta probante.

Il TAR di Roma, cui si è rivolta un'associazione di autoscuole per chiedere l'abrogazione delle disposizioni emanate in tal senso, non ha accolto l'istanza di sospensiva.

Quanto alla richiesta di abolire il limite massimo di età per l'immatricolazione degli automezzi adibiti a scuola guida, si precisa che la finalità da perseguire con la disposizione impartita non è tanto la sicurezza della circolazione stradale, cui provvede l'istituto della revisione periodica dei veicoli, quanto la validità delle esercitazioni di guida da svolgere su veicoli allineati, per quanto possibile, alle caratteristiche tecniche medie del parco circolante.

Per il fine suindicato occorrerà, anzi, fissare il limite dell'età massima non tanto per la immissione nel parco dei veicoli di dotazione dell'autoscuola, quanto per l'esclusione degli stessi dall'ulteriore impiego nelle esercitazioni di guida. Tali disposizioni sono ispirate ai criteri della direttiva comunitaria

sulla patente di guida che prevede norme per l'adeguamento dei veicoli destinati alle esercitazioni di guida.

Le disposizioni in vigore prevedono inoltre (articolo 84, comma 7, del codice della strada) che gli oneri per l'acquisizione e la manutenzione del parco veicolare (particolarmente gravosi per i cosiddetti mezzi pesanti) possano essere ripartiti su più autoscuole attraverso l'istituto del consorzio di autoscuole e la creazione di centri di istruzione finalizzati a consentire una efficace, efficiente ed economica gestione dei veicoli stessi.

Infine sull'ultimo quesito, riguardante la normativa di cui all'articolo 12 del decreto ministeriale n. 301 del 1990, si osserva che ancorché per la guida di un trattore per semirimorchio, quando circola isolato, sia necessaria la patente di categoria C se la massa complessiva a pieno carico supera 3,5 tonnellate, le caratteristiche dimensionali dello stesso non appaiono in generale adeguate per una efficace esercitazione degli aspiranti a tale categoria di patente.

La nuova direttiva CEE sulla patente di guida comunitaria prevede che il veicolo per le esercitazioni di guida degli aspiranti alla patente di categoria C abbia le seguenti caratteristiche:

massa complessiva a pieno carico non inferiore a 10 tonnellate;

lunghezza non inferiore a 7 metri.

Da quanto sopra discende che difficilmente un trattore per semirimorchio potrà essere, in futuro, autorizzato per le esercitazioni di guida per la patente C.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

COSTA RAFFAELE. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritengano di farsi promotori di un'iniziativa, disciplinabile con decreto ministeriale, volta a rendere obbligatoria l'apposizione di sigilli — collocati in maniera visibile — sui contachilometri delle autovetture, al fine di tutelare gli automobilisti che acquistano macchine di seconda

mano (ringiovanite) grazie alla manomissione dei contachilometri. (4-16627)

RISPOSTA. — *Non esiste alcuna norma nella quale sia previsto l'obbligo di sigillare i contachilometri degli autoveicoli; evidentemente, le finalità prospettate dall'interrogante non interessano la sicurezza della circolazione, bensì la correttezza delle operazioni commerciali di compravendita di autoveicoli usati.*

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

D'ADDARIO, CERUTTI e PIERMARTINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente, del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

l'ANAS è in procinto di espletare l'appalto per la realizzazione della variante alla strada statale n. 16 adriatica sul tratto Pescara-Ortona per un importo di cinquantacinque miliardi dall'Alento al Foro ed ha recepito il progetto redatto dalla provincia di Chieti che riguarda anche il tratto Pescara-Francavilla;

il progetto in epigrafe, che presenta notevoli lacune tecniche, non si basa su rilievi aggiornati nello stato di fatto, è suscettibile di inevitabili varianti in corso d'opera;

nessuna analisi di fattibilità tecnico-economica attendibile accompagna la progettazione dell'opera e nè fra gli elaborati figura alcuno studio di impatto ambientale, che sia di verifica di un tracciato che taglia longitudinalmente il sistema collinare del medio Abruzzo prospiciente il mare Adriatico;

lo studio del tracciato, a quanto sembra, è vecchio di oltre dieci anni e non tiene conto dello stato di fatto antecedente e conseguente ad insediamenti determinatisi sul territorio, sicché esso attraversa il complesso sportivo « LA CAMPAGNA » che esiste da undici anni, consistente in dodici campi da tennis, di cui cinque coperti, due di calcetto, due di squash, ristorante bar,

campo di tiro con l'arco con parco verde naturale attrezzato su una superficie di due ettari e va a travolgere due nuovi edifici abitativi di recente costruzione e lambisce oltre quindici edifici costruiti negli ultimi dieci-dodici anni;

sotto il profilo ambientale, il tracciato segnato su un compluvio, da un lato è destinato a provocare l'inevitabile ristagno dei gas di scarico con grave presumibile inquinamento atmosferico di evidente danno per gli abitanti della zona e per le colture agricole specializzate in prevalenza ad ortaggi, dall'altro sarà costruito su un grande canale di raccolta di acque fluviali del consorzio di bonifica Destra Val Pescara, con evidenti rischi di dissesto —

come intendano intervenire sulla direzione dell'ANAS perché il progetto venga sostanzialmente modificato prima delle procedure di appalto;

se non ritengano lesivo dell'interesse pubblico, in presenza di alternative più agevoli in termini di ingegneria stradale e meno onerose per lo Stato, che sia data esecuzione ad un progetto che distrugge un impianto sportivo di rilevante interesse, tra i pochi esistenti nell'area metropolitana Pescara-Chieti ed anche a supporto della presenza turistica, di Francavilla e Pescara e determina l'abbattimento di edifici di civile abitazione da indennizzare in base a valori di mercato notoriamente elevati;

se il ministro dei lavori pubblici non ritenga una « anomalia » dell'ANAS il volere che sia approvato un progetto, che in partenza si sa di dover sottoporre a perizie di variante e suppletive, sul quale pendono iniziative giurisdizionali che inevitabilmente i privati saranno costretti ad adire, le quali porterebbero a ritardi e ad aumenti del costo dell'opera, come sovente accade in casi simili, con esborsi dello Stato di gran lunga superiori a quelli programmati;

se il ministro dei lavori pubblici non ritenga di far apportare al progetto modifiche tali da evitare che il tracciato si

snodi a breve distanza dalla strada statale n. 16, studiando soluzioni, che potrebbero correre tangenzialmente, in tutto o in parte, lungo il percorso dell'autostrada A/14, limitando così di molto gli effetti di impatto ambientale di un'opera stradale impegnativa per il territorio ed il paesaggio;

se il ministro del turismo e spettacolo possa consentire, a fronte degli sforzi finalizzati con provvedimenti legislativi da lui promossi recentemente di dotare il paese di una rete di strutture sportive di carattere sociale, pubbliche e private, la distruzione dei pochi impianti sportivi esistenti, nel caso in specie del complesso « LA CAMPAGNA » che potrebbe essere risparmiato con una leggera deviazione del tracciato della variante alla strada statale n. 16, insieme agli edifici di civile abitazione, che altrimenti dovrebbero essere demoliti e indennizzati;

se il ministro dell'ambiente non ritenga di sottoporre il progetto a valutazione di compatibilità ambientale, attesa la molteplicità delle interferenze dell'opera con la qualità, i caratteri e la natura del territorio, paesaggio, insediamenti, infrastrutture) ivi compreso un condotto del Consorzio di bonifica destra Pescara.

(4-14780)

RISPOSTA. — *La procedura di gara relativa alla variante di Francavilla al Mare, che comprende il tratto ricadente tra lo svincolo della ex strada statale n. 152 (ora strada provinciale Chieti-Francavilla) e quello della strada statale n. 263 di Val di Foro e di Bocca di Valle, non ha avuto attuazione per la necessità di apportare alcune variazioni alle previsioni progettuali, richieste dai comuni di Pescara e Francavilla per la contestuale realizzazione del tratto di collegamento tra la variante di Pescara ed il costruendo stralcio della variante di Francavilla.*

La sede compartimentale ANAS di L'Aquila, nel predisporre il progetto stralcio esecutivo del tratto di variante alla strada statale n. 16, compreso fra lo svincolo di Pescara e lo svincolo della strada statale n. 263 di Val di Foro e di Bocca di Valle. ha

dovuto tener conto sia della necessità di contenere la spesa, prevista nello stralcio del piano triennale ANAS 1985-87 per un ammontare di 51 miliardi di lire, sia delle esigenze manifestate dai comuni di Pescara e Francavilla.

L'importo del progetto stralcio esecutivo così aggiornato, ascende a circa 200 miliardi di lire che si ridurrebbero a circa 140 miliardi ove si intendesse realizzare una sola delle due carreggiate. Tale previsione di spesa supera di gran lunga quella indicata nel piano triennale ANAS, ragion per cui si potrà dar seguito al citato progetto alla stregua delle disponibilità di bilancio dell'azienda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

DE CAROLIS. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:*

che l'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 566/88, prevede il titolo professionale di operatore di stazione aeronautica al suolo e stabilisce le due categorie di soggetti, aventi titolo nell'esercizio di tale attività: gli ex controllori del traffico aereo sia militari che civili ed diplomati degli Istituti tecnici aeronautici di Stato;

che nei numerosissimi aeroporti civili aperti al traffico turistico, solo alcuni sono dotati del servizio AFIS (Aerodrome Flight Information Service), legittimamente esercitato dall'Azienda autonoma assistenza al volo traffico aereo generale attraverso la fornitura diretta del servizio o con l'istituto della concessione previsto nel decreto istitutivo dell'azienda;

che in più di cinquanta aeroporti utilizzati dalla aviazione generale, sono state previste frequenze radio nonostante il divieto di utilizzare da parte dei gestori degli aeroporti ed eliporti minori per scopi ATS (Air Traffic Service);

che il persistere di tale irregolarità, più volte denunciata dall'ANPTA (Associazione nazionale periti del trasporto aereo), configura sia sul piano della sicurezza del volo che su quello dell'occupazione, una

situazione che è necessario chiarire e rimuovere se si vuole perseguire la finalità di una vera politica di prevenzione nella sicurezza del volo, di equità e di professionalità sindacale —:

quali provvedimenti intende adottare per un più elevato livello di sicurezza del volo;

se non ritenga opportuno dotare tutti gli aeroporti adibiti al traffico turistico, del servizio Aerodrome Flight Information Service attraverso l'azienda che istituzionalmente ha competenza in materia: l'Azienda autonoma di assistenza al volo.

(4-25489)

RISPOSTA. — *Il titolo per l'esercizio delle funzioni di operatore di stazione aeronautica è la licenza. I requisiti per essere ammessi agli accertamenti per il conseguimento della licenza sono elencati al punto 2 dell'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica n. 566 del 1988 e comprendono quelli indicati dall'interrogante.*

Gli accertamenti ed il conseguente rilascio della licenza potranno avere luogo non appena saranno emanate le disposizioni inerenti i programmi delle prove teorico-pratiche e le modalità. Fino a tale momento, secondo quanto dispone l'articolo 7 del decreto ministeriale n. 40/002 del 7 giugno 1989 solo le persone già autorizzate dall'Azienda autonoma di assistenza al volo (AAAVTAG) a svolgere la funzione di operatore radiotelefonista di stazione aeronautica AFIS possono continuare a svolgere le predette funzioni.

Per quanto concerne il servizio AFIS viene confermato che solo alcuni aeroporti aperti al traffico turistico ne sono dotati. Per la precisione l'AAAVTAG, ai sensi della legge 22 dicembre 1979 n. 635 svolge direttamente il servizio AFIS sugli aeroporti di Albenga, Bolzano, Crotone, Foggia, Lampedusa, Padova, Pantelleria, Rieti, Salerno, Torino Aerialia, Venezia San Nicolò e Verona Boscomantico sui quali, alla data della transizione del servizio di assistenza al volo dall'Aeronautica militare all'azienda, era fornito tale servizio dalla forza armata.

Successivamente, tale servizio è stato istituito, a cura delle società di gestione,

anche sugli aeroporti di Cuneo, Elba, Lucca, Parma, Perugia, Siena, Tortoli; a tale scopo è stata stipulata una convenzione tra AAA-VTAG e le predette società ai sensi della deliberazione consiliare n. 155 del 28 novembre 1984 ed il servizio viene erogato nel rigoroso rispetto di criteri e modalità fissati dall'azienda.

L'istituzione del servizio AFIS da parte aziendale è regolato dalla deliberazione consiliare n. 23 del 28 febbraio 1984.

Per quanto riguarda le frequenze radio utilizzate sugli aeroporti non dotati di servizio AFIS, l'azienda precisa che l'installazione della stazione radio è autorizzata dal competente Ministero delle partecipazioni statali, attraverso il rilascio di un'apposita licenza, nella quale viene esplicitamente precisato il divieto dell'uso per scopi ATS; tale norma è riportata, a beneficio dei piloti e per fini di sicurezza, sull'AIP-Italia (Aeronautical information publication). Inoltre su tali frequenze possono in pratica avvenire solo comunicazioni riguardanti questioni gestionali delle società o degli aeroclub, inerenti esigenze tecniche o logistiche relative all'esercizio degli aeromobili ed all'impiego degli equipaggi.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

DEL DONNO. — Al Ministro delle finanze. — Per sapere quali valutazioni il ministro esprima circa il comportamento dell'Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato che, alla regolare domanda di ricalcolo della liquidazione, per ben due volte, fanno seguire istanza per la riconferma di aver inoltrato o meno regolare domanda per il ricalcolo della liquidazione, senza poi provvedere in merito. Ad esempio, al signor Nicola Ferrara, nato a Bari l'8 giugno 1925, ivi residente, in via S. Visconti n. 151, tel. 5232962, capo gestione superiore alle ferrovie dello Stato in Bari, numero di matricola 386955, in pensione dal 10 luglio 1984, è stato chiesto e richiesto se ha prodotto o meno istanza di ricorso, senza provvedere alla procedura per il pagamento. L'interrogante vorrebbe conoscere

il perché di questo modo di procedere, che sembra non aver né precedenti, né giustificazioni. (4-21636)

RISPOSTA. — Dall'esame degli atti in possesso degli uffici dell'Opera di previdenza e assistenza dei ferrovieri (OPAFS), non risultano ulteriori spettanze da corrispondere all'ex dipendente delle ferrovie dello Stato Nicola Ferrara sulla riliquidazione dell'indennità di buonuscita. L'OPAFS, infatti, ha provveduto alla definitiva liquidazione del dovuto già in data 17 novembre 1987 con la nota O.P. n. 1415.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

DEL DONNO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

se il Governo ha preso nella debita considerazione quanto stabilito dal Consiglio Comunale di Altamura, nella seduta del 27 marzo 1991, quando, ascoltata la relazione informativa dell'Assessore alle Attività Produttive sulla situazione venutasi a creare nello stabilimento della Ferrosud circa la messa in Cassaintegrazione Straordinaria di 450 unità lavorative e le iniziative intraprese congiuntamente dalle Amministrazioni Comunali di Matera, Altamura, Santeramo e Laterza che hanno coinvolto anche i Parlamentari della Basilicata e della Puglia; iniziative tese ad acquisire tutti gli aspetti della questione per proporre e perseguire le necessarie soluzioni ai vari livelli istituzionali e tra quelli Regionali e Governativi Nazionali;

se ha preso atto di quanto la Regione Basilicata si è impegnata a fare, d'intesa con le OO.SS. e il Consiglio di Fabbrica della Ferrosud nella riunione di Potenza del 22 marzo u.s. e cioè:

1) di sostenere i livelli occupazionali e la qualità della produzione della Ferrosud;

2) di intervenire sul Governo per orientare le commesse verso le Aziende del settore che abbiano determinati requisiti

(essere in grado di produrre chiavi in mano e di aver prodotto in passato per l'estero);

3) di esaminare celermente la possibilità di finanziare un programma straordinario di formazione professionale per i lavoratori in CIGS della Ferrosud.

L'azienda ferroviaria ha recepito la disponibilità a formulare, d'intesa con le OO.SS. e il Consiglio di fabbrica, un piano straordinario di formazione teso a creare i presupposti perché tutti i lavoratori acquisiscano le professionalità necessarie per competere con future commesse in ambito Europeo.

La Regione Basilicata dichiara la propria disponibilità a finanziare con proprie risorse del piano di F.P. 1991 (ed eventualmente con risorse da richiedere nell'ambito dell'articolo 26 della Legge 845/78) i corsi di formazione straordinari di cui sopra.

Inoltre la Giunta Regionale della Puglia, ed in particolare l'Assessore competente, intendono attivare con procedura d'urgenza, tutto quanto necessario a sostenere, con corsi di formazione, la qualificazione professionale dei lavoratori della Ferrosud in CIGS;

se, a sostegno di quanto già fatto da alcuni parlamentari della zona, non intenda convocare un incontro tra le seguenti rappresentanze:

Ministro dei Trasporti;

Parlamentari di Puglia e di Basilicata;

Presidenti delle Giunte Regionali di Puglia e di Basilicata;

Sindaci dei Comuni di Matera, Altamura, Santeramo e Laterza;

Dirigenti dell'IRI;

OO.SS. Coordinamento Nazionale.

L'incontro serve a rimuovere le cause della crisi in cui versa la Ferrosud che insieme ad altre quattro aziende costituiscono il Gruppo Breda, leader nel settore dei materiali rotabili, e che necessita solo

di commesse pubbliche da parte delle F.S. così come avviene in altri Paesi Europei e in modo particolare in Francia e in Germania. (4-25187)

RISPOSTA. — Il comparto produttivo interessato alla costruzione di materiale rotabile per proprio conto, attualmente caratterizzato da una certa frammentarietà, richiede una razionale ristrutturazione tale da garantire, anche e soprattutto in vista della liberalizzazione dei mercati europei del 1993, un assetto solido sotto il profilo della qualità, della capacità tecnologica e della competitività. Trattasi, peraltro, di problematiche la cui soluzione richiede interventi strategici di natura politica e incentivi per una conversione ad altre attività.

In particolare, si evidenzia che il contratto di programma, siglato fra Governo ed Ente autonomo delle ferrovie dello Stato, mette a disposizione dell'ente stesso — fra l'altro — cinquemila miliardi nel biennio in corso per l'acquisto del materiale rotabile e che, appena saranno date le necessarie autorizzazioni, verranno indette le gare relative.

In tale contesto, alle imprese sedenti nei territori protetti dovrebbe essere riservata una quota del 30 per cento a meno che — in relazione alla nota sentenza della Corte di giustizia CEE n. 21/88 del 20 marzo 1990, e in particolare a seguito della pronuncia in merito emessa dalla sezione di controllo della Corte dei conti in data 23 aprile 1991 — non venga dichiarata illegittima l'applicazione di tali leggi speciali.

Nel caso specifico della Ferrosud di Matera, di recente sono state concluse le trattative con l'ente delle ferrovie dello Stato per la fornitura di 50 carri e carrelli serie Saadkms « DB690 » e un raggruppamento di imprese di cui la Ferrosud è mandataria ha presentato la migliore offerta nella gara indetta per l'affidamento di un lotto di 350 carri coperti a carrelli, a pareti scorrevoli, serie Habillns. L'ente ferroviario fa sapere che per entrambe le commesse — il cui importo contrattuale complessivo è di circa 60 miliardi di lire — sono in corso le proposte di formale accettazione delle offerte.

Ulteriori, future prospettive di lavoro dipendono, ovviamente, dall'attuazione dei

programmi di costruzione rotabili che l'ente ferroviario sta predisponendo nell'ambito della propria politica commerciale. In tale occasione sarà valutata l'opportunità di invitare la ditta Ferrosud, nel pieno rispetto della normativa vigente, alle procedure di affidamento relative ai tipi di rotabili per i quali è iscritta nell'albo dei costruttori di materiale rotabile.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

DIAZ, SERRA GIUSEPPE, SODDU, ANGELONI, MACCIOTTA, TESTA ENRICO, CHERCHI, MATTIOLI e BIONDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

in data 18 dicembre 1989, è stato stipulato tra il Ministero dell'ambiente e la regione Sardegna un protocollo d'intesa il quale prevede la realizzazione di un programma concernente « la salvaguardia del litorale e delle retrostanti zone umide di interesse internazionale (secondo la convenzione di Ramsar) dell'area metropolitana di Cagliari » di cui all'articolo 17, comma 20 della legge 11 marzo 1988, n. 67;

tra gli obiettivi del programma vi è quello della « conservazione delle risorse naturali presenti e il recupero di condizioni di naturalità per quelle aree per le quali le suddette condizioni fossero compromesse o in via di compromissione »;

il decreto 22 novembre 1989 del ministro dell'ambiente ha stabilito le modalità del bando di gara per l'affidamento in concessione della progettazione ed esecuzione del programma;

nonostante sia stato previsto il predetto programma per la salvaguardia della zona del Molentargius, l'ANAS ha predisposto un progetto per la realizzazione di una bretella di collegamento tra la strada statale 554, la strada statale 125 e viale Marconi;

l'iniziativa adottata dall'ANAS stravolgerebbe l'attuale assetto territoriale

della zona protetta nonché il particolare equilibrio ecologico dell'area del Molentargius —:

se non ritenga necessario assumere idonee iniziative al fine di sottoporre a verifica la congruenza del progetto predisposto dall'ANAS con il predetto programma di salvaguardia ambientale, il quale essendo stato previsto da una legge dello Stato ne impegna indistintamente le amministrazioni in ordine alla realizzazione degli obiettivi in esso contenuti.

(4-27225)

RISPOSTA. — *La realizzazione della bretella di collegamento tra la strada statale n. 554, la strada statale n. 125 e viale Marconi rientra in un più ampio progetto finalizzato a decongestionare il flusso di traffico transitante sulle strade di accesso all'area urbana di Cagliari. Tale progetto, infatti, una volta realizzato, consentirà al traffico, in entrata ed uscita dalla città, di evitare l'attraversamento di zone ad altissima densità di popolazione, garantendo, nel contempo, un elevato livello di servizio e di sicurezza. Esso si estende dalla strada statale n. 131, Carlo Felice, all'altezza del chilometro 12, fino alla strada provinciale n. 1 per Villasimius in località Terra Mala, e prevede l'accesso al nuovo insediamento universitario nonché la bretella di collegamento alla città di Cagliari. La soluzione, relativa al tracciato della bretella di collegamento alla città di Cagliari, non è stata proposta dall'ANAS ma progettata d'intesa con i comuni territorialmente interessati di Quartuccio e Quartu Sant'Elena. Quest'ultimo, peraltro, ha ritenuto il tracciato proposto conforme al proprio strumento urbanistico.*

Per quanto riguarda l'assetto territoriale dell'area interessata, con particolare riguardo all'equilibrio ecologico, il compartimento della viabilità per la Sardegna ha fatto presente che il tracciato della citata bretella interessa solo marginalmente la zona umida del Molentargius, in quanto la zona interessata della convenzione di Ramsar è quella confinante con viale Marconi. A tale verifica si procederà, peraltro, non appena completati

gli studi relativi al progetto, in sede di valutazione dell'impatto ambientale.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

DONATI e ANDREIS. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che sono iniziati recentemente sulle linee del compartimento ferroviario di Bologna i lavori di diserbamento chimico eseguiti dalla impresa BIAPA di Roma;

il diserbo chimico, come già denunciato in precedenti atti di sindacato ispettivo, per le sostanze impiegate è causa di rilevante rischio di contaminazione ambientale nonché pericoloso per la sicurezza dei trasporti e per la salute dei passeggeri e degli stessi lavoratori —:

se siano stati considerati i rischi connessi con le operazioni di diserbo chimico interessanti il compartimento ferroviario di Bologna;

quali siano le sostanze impiegate, in quali quantità, e quali siano le caratteristiche tossicologiche delle stesse;

quali precauzioni siano state adottate e quali accorgimenti siano impiegati dalla ditta appaltatrice per ridurre al minimo i rischi per la salute e per l'ambiente, e se in tal senso l'amministrazione delle Ferrovie non abbia previsto apposite clausole e obblighi per l'esecuzione dei lavori.

(4-26200)

RISPOSTA. — Il diserbo in ambito ferroviario è indispensabile per garantire la sicurezza della circolazione dei treni nonché l'incolumità del personale. La crescita di vegetazione, infatti, può determinare danni alla massicciata ferroviaria, compromettendone la stabilità, occultare la segnaletica, essere causa di infortuni per il personale di linea. Tali operazioni di diserbamento possono essere effettuate solamente con prodotti chimici, impiegati peraltro da tutte le reti ferroviarie del mondo.

Infatti, risulta pressoché impossibile operare sulla sede ferroviaria con lo sfalcio meccanico in quanto le strutture che costituiscono le vie di corsa (rotaie, traverse, massicciata e apparecchi tecnologici a servizio dei binari) unitamente ai vincoli derivanti dalla circolazione dei treni, non consentono l'uso di attrezzature meccaniche per l'asportazione dell'apparato radicale delle infestanti, organo che provoca, se non devitalizzato, ingenti danni alle strutture stesse.

L'ente ferroviario, precisa altresì, che i prodotti usati nel diserbare il compartimento ferroviario di Bologna (lavori appaltati alla ditta SIAPA spa, peraltro ultimati) sono:

SIB TIPO D a base di clorato di sodio (regolamento Ministero della Sanità al n. 0350);

VELPAR L a base di Hexazinone (regolamento Ministero della Sanità al n. 6596).

Questi due prodotti vengono impiegati per il diserbamento delle linee: in particolare, il VELPAR L viene utilizzato, in genere, sulle linee con blocco automatico, in quanto non provoca disturbi ai circuiti di binario che comandano i segnali, come invece può accadere con l'uso di prodotti ionici.

Per il diserbamento dei piazzali vengono utilizzati i seguenti formulati:

SIB TIPO F.S. a base di clorato di sodio (regolamento Ministero della Sanità al n. 0351);

ERBICIDA SIAPA a base di clorato di sodio (regolamento Ministero della Sanità al n. 0580);

ERBITOX KW a base di Hexazinone (regolamento Ministero della Sanità al n. 6636).

I quantitativi unitari dei principi attivi dei prodotti utilizzati sono di 35 grammi per metro quadro per il clorato di sodio e 0,50 grammi per metro quadro per l'Hexazinone.

I suddetti prodotti hanno libera circolazione in Italia e risultano registrati rispettivamente nella quarta e terza classe di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 3

agosto 1968 n. 1255 che disciplina la produzione, il commercio e la vendita di fitofarmaci in Italia. All'estero, occorre ricordare, si usano erbicidi più potenti ricadenti nella seconda classe del decreto del Presidente della Repubblica citato. Pertanto, l'utilizzazione dei diserbanti in ambito ferroviario italiano avviene nel rispetto delle leggi vigenti e fornendo al personale, anche ove non esplicitamente previsto, i mezzi di protezione più idonei in base all'esperienza, alle caratteristiche chimiche dei prodotti ed alle modalità di distribuzione. Inoltre, l'ente delle ferrovie dello Stato, sensibile alla tutela della salute del personale e dell'ambiente, ha operato la scelta dei prodotti da impiegare, avvalendosi di un'apposita commissione di esperti di chiara fama che ha selezionato, nella vasta gamma dei diserbanti disponibili sul mercato, quelli con la minima tossicità e persistenza.

In contratto sono previste, comunque, prescrizioni cautelative per il rispetto delle coltivazioni limitrofe alla sede ferroviaria nonché per la salvaguardia dagli inquinamenti o da variazioni delle caratteristiche degli ambienti ricettori. I lavori vengono effettuati, in genere, nel periodo primaverile e l'esecuzione degli stessi viene affidata in appalto a ditte specializzate nel settore, ditte che hanno dimostrato notevole capacità operativa e tecnica e danno ampia garanzia, sia sui risultati degli interventi sia sul corretto impiego dei prodotti.

L'ente ferroviario fa presente, inoltre, che i diserbanti utilizzati sono biodegradabili e non provocano alcun problema per l'eventuale inquinamento di falde acquifere. Inoltre, il quantitativo dei diserbanti usati è inferiore rispetto a quello consentito dalla normativa vigente.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

sulla linea ferroviaria Roma-Cassino, utilizzata da migliaia di pendolari delle zone di Cassino, Frosinone, Anagni, Colferro, Valmontone e Zagarolo, si verificano quasi quotidianamente disservizi intollerabili,

derivanti da ritardi, da guasti alle motrici, da eccessivo affollamento dei convogli;

tale stato di cose ha già provocato esposti e denunce alla magistratura —:

se non ritiene opportuno far eseguire una indagine per verificare se sulla predetta linea il rapporto posti offerti-viaggiatori sia positivo o meno, e, nella fattispecie, se viene utilizzato materiale rotabile affidabile. (4-23337)

RISPOSTA. — Per ovviare ai disservizi che sulla linea Roma-Cassino si sono verificati per guasti dei locomotori, è stata disposta l'intensificazione della manutenzione dei mezzi di trazione attrezzati a navetta. Sono stati inoltre assegnati al servizio su tale linea due locomotori di tipo E 656 in sostituzione dei vecchi E 646 e sono previsti altri due nuovi locomotori per l'immediato futuro.

Considerato che nei mesi invernali alcuni ritardi si sono verificati, anche per guasti agli apparati elettrici causa il notevole abbassamento della temperatura e le scariche atmosferiche, l'ente, in proposito, fa sapere che è già stata prevista l'installazione di meccanismi di protezione.

Quanto all'eccessivo affollamento dei treni, la rilevazione dei dati di frequentazione sui convogli della linea, ha evidenziato che per una percorrenza di circa 30 minuti, l'affluenza su alcuni treni è superiore al 100 per cento, a partire dalle stazioni più prossime a Roma. Per ridurre il fenomeno, con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo 1991, è stato istituito un nuovo collegamento fra le stazioni di Valmontone e Roma Termini nella fascia oraria dei treni pendolari.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

GRASSI. — Al Ministro del turismo e dello spettacolo. — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Rimini del 6 febbraio 1989 ha approvato un ordine del giorno in cui riteneva che la proposta presentata dalla Valdadige Costruzioni

S.p.a., relativa alla ristrutturazione funzionale dell'ex colonia Murri con destinazione prevalentemente terziaria, fosse la più affidabile anche sul piano strettamente economico e finanziario e nel contempo veniva dato mandato alla giunta di avviare con detta società i necessari confronti ed approfondimenti al fine di verificare la possibilità di un auspicato coinvolgimento di soggetti economici locali in grado di fornire adeguate garanzie imprenditoriali;

il consiglio comunale, con delibera del 10 aprile 1989, ha approvato il progetto per la ristrutturazione del complesso immobiliare ex Murri ed accettato l'intervento proposto dalla suddetta società ai sensi del decreto ministeriale 31 dicembre 1988 del Ministro del turismo e dello spettacolo, emanato in attuazione del decreto-legge 4 novembre 1988 n. 465, convertito dalla legge 30 dicembre 1988 n. 556;

la domanda di finanziamento, proposta dal comune di Rimini, presentata al Ministero del turismo e dello spettacolo, con contributi in conto capitale di lire 9.800.000.000 e contributo annuo in conto interessi di lire 514.500.000, comprendeva fra gli allegati anche le informazioni generali relative alle imprese che dovevano partecipare alla costituenda società che avrebbe realizzato l'intervento;

il consiglio comunale del 15 marzo 1990 ha approvato la convenzione fra la società Rimini-Rimini S.p.a., subentrata alla Valdadige Costruzioni S.p.a., ed il comune di Rimini per la ristrutturazione e la gestione del complesso immobiliare ex colonia Murri/progetto Rimini-Rimini a mezzo la costituzione del diritto di superficie, ai sensi dell'articolo 952 codice civile, su di un'area di 34.500 metri quadrati;

il consiglio comunale, ai sensi dell'articolo 31 della legge n. 142 del 1990, veniva convocato, su iniziativa del gruppo comunista-PDS, al fine di modificare ed integrare la convenzione approvata dal consiglio comunale del 15 marzo 1990, in quanto la delibera stessa appariva inaccettabile non solo nei contenuti economici,

ma anche nello schema contrattuale, che tutelava esclusivamente la società Rimini-Rimini S.p.a. a rischio totale dell'ente pubblico e con la previsione di una procedura fiscale contraria alla legge con conseguenti sanzioni penali ed amministrative;

il consiglio comunale del 18 dicembre 1990, alla luce delle risultanze del dibattito, approvava il seguente ordine del giorno:

Il consiglio comunale di Rimini

preso atto che gli interrogativi sollevati nel dibattito consiliare di fine settembre riguardo la convenzione comune di Rimini-società Rimini & Rimini hanno ricevuto risposte solo in minima parte, come sottolineato nel dibattito odierno;

visti gli interrogativi di varia natura emersi in ordine alle varie questioni di carattere fiscale, giuridico ed economico, presenti nelle convenzioni;

vista altresì la necessità di verificare la conformità tra il progetto di massima e progetto esecutivo in relazione ai contenuti dell'articolo 1 delle convenzioni ed i problemi della compatibilità ambientale, viabilistica ed urbanistica, dei progetti,

Il consiglio comunale

demanda alle commissioni dipartimentali competenti per materia il compito di approfondire i temi indicati al fine di predisporre le eventuali modifiche delle convenzioni e dei relativi progetti che si rendessero necessarie. Tali modifiche potranno essere apportate attraverso gli strumenti dell'atto unilaterale o della modifica delle convenzioni ».

La giunta, allorché erano in corso i lavori delle commissioni dipartimentali, nominava due tecnici di parte, l'ingegner Gabriele Facchini e l'architetto Wladimiro Quadrelli, al fine di verificare il valore del diritto di superficie concesso sull'area dal comune di Rimini alla società Rimini-Rimini S.p.a;

le risultanze dei periti di parte, seppure limitative, permettono di affermare con assoluta certezza che nessuno dei documenti allegati alla delibera del consiglio comunale del 15 marzo 1990, presentati dall'ufficio patrimonio del comune di Rimini e dalla Rimini-Rimini S.p.a., riporta dati o valutazioni o risultanze coerenti. Infatti le superfici ad utilizzazione economica sono risultate in misura superiore del 60 per cento e la valorizzazione delle suddette superfici superiore del 100 per cento rispetto alle entità indicate dalla Rimini-Rimini S.p.a.;

pertanto i consiglieri comunali, allorché hanno deliberato la convenzione in data 15 marzo 1990, erano in possesso di risultanze che successivamente si sarebbero dimostrate non veritiere (addirittura la Rimini-Rimini S.p.a. evidenziava un utile di lire 2 miliardi solo grazie al contributo statale di lire 8 miliardi, mentre in realtà l'utile non è inferiore a lire 30 miliardi;

il sindaco di Rimini in data 26 aprile 1991 ha firmato la convenzione, così come approvata dal consiglio comunale del 15 marzo 1990, ed ha costituito a favore della Rimini-Rimini S.p.a. il diritto di superficie sull'area ex Murri, regolarmente trascritto il 29 aprile 1991, compiendo ulteriori inadempiamenti ed omissioni, in particolare:

1) non avrebbe sottoscritto la convenzione 26 aprile 1991 nella quale è allegata la descrizione del progetto per il recupero e la ristrutturazione dell'ex Murri, difforme rispetto al progetto di massima approvato dal consiglio comunale del 10 aprile 1989; 2) non avrebbe compiuto l'accertamento per verificare se i nominativi di cui alla delibera 10 aprile 1989, che ha recepito l'ordine del giorno del 6 febbraio 1989, facevano parte della società in qualità di soci della Rimini-Rimini S.p.a., sia al 15 marzo 1990, data della delibera del consiglio comunale che ha approvato la convenzione, che al 26 aprile 1991, data della sottoscrizione della convenzione; 3) non avrebbe verificato la consistenza del capitale sociale della Ri-

mini-Rimini S.p.a. che, in aderenza all'impegno assunto dalla Valdadige Costruzioni S.p.a. nel piano finanziario allegato alla domanda presentata al Ministero del turismo e dello spettacolo, approvata dal consiglio comunale del 10 aprile 1989, doveva corrispondere al 30 per cento dell'investimento di lire 28 miliardi e conseguentemente a lire 8.400 milioni mentre al momento il capitale sociale è di sole lire 1 miliardo; 4) non avrebbe provveduto a tutt'oggi a fare emettere dal comune di Rimini fattura per un imponibile di lire 12 miliardi con I.V.A. lire 2.280 milioni da versarsi dalla Rimini-Rimini S.p.a., nonostante il pressante invito del gruppo del PDS e di consiglieri appartenenti ad altri gruppi al fine di limitare l'entità delle sanzioni ed evitare le conseguenze penali di cui alla legge 7 agosto 1982, n. 516, a carico dei rappresentanti l'amministrazione —:

dato l'impegnativo contributo finanziario dello Stato alla operazione di recupero dell'ex colonia Murri, se consideri formalmente legittimo lo schema contrattuale che regola il rapporto tra il comune di Rimini e la Rimini-Rimini S.p.A.;

se ritenga che vengano pienamente rispettati gli obblighi di natura fiscale da parte dei due contraenti;

se ritenga congruo l'intervento finanziario del privato a fronte dell'esborso pubblico e del valore di mercato del patrimonio in oggetto;

ferma restando la necessità di procedere al recupero dell'ex colonia Murri, se ritenga siano garantiti, nel merito, gli interessi collettivi, sia in ordine ai contenuti economici che alle garanzie per l'ente pubblico. (4-25924)

RISPOSTA. — Tra i progetti a carattere nazionale finanziati ai sensi della legge n. 556 del 1988 v'è il progetto Rimini e Rimini che concerne proprio la ristrutturazione dell'ex colonia Murri.

Al riguardo, si comunica che il progetto Rimini e Rimini figura tra quelli ammessi a finanziamento con decreto ministeriale 4

agosto 1989 registrato alla Corte dei conti il 13 novembre 1989, registro 8, foglio 279, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 6 dicembre 1989, n. 285.

Il decreto ministeriale 26 giugno 1991, approvativo della convenzione stipulata con il ministro del turismo e dello spettacolo, è in corso di perfezionamento. Si può quindi affermare che a livello documentale la posizione del concessionario Rimini e Rimini Spa ha superato il vaglio dell'organo di selezione previsto dalla legge n. 556 del 1988 — commissione tecnica e comitato di coordinamento per la programmazione turistica.

Va rilevato, infine, che l'erogazione concreta dei benefici previsti dalla legge n. 556 del 1988 è collegata alla realizzazione della struttura finanziaria sottoposta a riscontro delle commissioni di collaudo e di vigilanza, costituite ai sensi della suddetta legge, per cui, sinora, non si è fatto luogo ad alcun pagamento.

Tanto premesso, i fatti oggetto dell'interrogazione appaiono esulare dalla competenza dello scrivente ministero, in quanto viene adombrato che vi siano stati dei provvedimenti del comune fondati su valutazioni errate del diritto di superficie concesso dal comune alla società Rimini e Rimini Spa. Tali profili investono problemi interni degli uffici del comune e sono suscettivi di apprezzamento da parte dell'ente regione che esercita la vigilanza sul comune stesso. Infatti, al riguardo si fa presente che è stato sollecitato da parte di questo ministero l'intervento di vigilanza della regione del quale si riferirà appena possibile.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo: Muratore.

GROSSO. — Ai Ministri dell'interno e del turismo e spettacolo. — Per sapere — premesso che negli ultimi tempi si sono verificati numerosi incidenti in taluni centri ippici e l'opinione pubblica, in modo particolare quella degli appassionati delle attività equestri, si è fortemente indignata per la totale assenza di norme che regolamentino tali centri, privi di istruttori qualificati e di efficienti strutture —:

se il sempre più frequente proliferare di maneggi non riconosciuti dalla Federazione italiana sport equestri (FISE) e pertanto non in possesso dei requisiti idonei, non sia a rischio dei cavalieri e dei cavalli stessi. Sabato 9 febbraio, infatti, presso il maneggio dell'azienda di agriturismo « le Fossate », in località Susanna nel comune di Giove (TR), la studentessa Marina Rischia di 21 anni è rimasta gravemente ferita ed è tuttora in prognosi riservata per una caduta da cavallo;

in attesa della legge che regolamenta tali attività, in qual modo intendano i ministri interrogati intervenire per prevenire simili gravi episodi e quali provvedimenti ritengano di prendere nei confronti di centri ippici, di affitta-cavalli e di scuderie improvvisate non disciplinati e, quindi, sprovvisti dei requisiti atti a tutelare l'integrità fisica dei praticanti l'equitazione e dei cavalli stessi;

in particolare, quali obiettive responsabilità siano emerse dall'indagine condotta in proposito dai carabinieri del comune di Amelia. (4-24207)

RISPOSTA. — La Federazione italiana sport equestri ha fatto presente che negli sport equestri gli incidenti non sono particolarmente numerosi. Nella Regione Umbria, nei primi mesi del corrente anno, sono state inoltrate alla Sportese tre denunce di infortunio, peraltro di lieve entità, a seguito di incidenti a cavallo.

Riguardo all'infortunio occorso alla signorina Rischia si fa presente che la federazione ha effettuato un sopralluogo presso il maneggio dell'azienda di agriturismo Le Fossate, in località Susanna nel comune di Giove (Terni), accertando che la signorina Rischia frequentava da tempo il centro e non era da considerarsi una principiante. La dinamica dell'incidente non è nota in quanto avvenuto fuori dal centro.

Risulta che l'indagine è stata affidata ai carabinieri del comune di Giove (Terni) e che la pratica assicurativa è stata chiusa. La Federazione italiana sport equestri ha inoltre fatto presente che il centro Le Fossate, come tutte le associazioni affiliate, è tenuto al

rispetto delle norme statutarie. Severi e attenti controlli sono realizzati periodicamente dalla federazione attraverso i comitati regionali ed i delegati tecnici i quali vigilano sulla rispondenza degli impianti alle norme di sicurezza. Inoltre, le competizioni approvate dalla FISE prevedono la presenza obbligatoria di un medico e di una ambulanza.

Per quanto concerne il problema dei centri ippici, « affitta cavalli e scuderie improvvisate » non riconosciute dalla FISE, si fa presente che è impossibile esercitare il controllo sulle loro attività senza ledere il principio della proprietà privata e della libertà di azione. La FISE, infatti, non ha alcuna giurisdizione nei confronti dei centri che non siano affiliati anche se ritiene necessario esperire controlli al fine di tutelare il bene dei cittadini e degli stessi animali che frequentemente vengono sfruttati in modo non corretto.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo: Muratore.

LORENZETTI PASQUALE, CILIBERTI, CELLINI, MARRI, PROVANTINI, CAVICCHIOLI, ANGELINI GIORDANO, MENZIETTI, d'AMATO LUIGI, BARBALACE, SERAFINI MASSIMO, LEVI BALDINI, ALBORGHETTI, MICHELI e RADI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

nel quadro della ristrutturazione in atto nel settore delle Ferrovie, per ciò che riguarda il più grosso impianto FS dell'Umbria e il secondo in Italia: le Officine Grandi Riparazioni di Foligno, l'Ente FS sembra voler procedere ad un depotenziamento dello stesso in ordine alle produzioni, alle strutture e al personale;

tale proposta è fortemente osteggiata dalle OO.SS., dai lavoratori, dalla Regione e dal comune;

l'attuale offerta manutentiva delle Officine di Foligno e Verona è appena sufficiente per far fronte alle esigenze dell'esercizio, nonostante notevoli risparmi recentemente effettuati, sia in termini di

riduzione dei costi, che di maggior sfruttamento dei rotabili spinto già al limite della loro affidabilità;

d'altra parte il mercato, sia interno che internazionale con l'apertura delle frontiere, richiederà una sempre maggiore offerta di trasporto, specialmente nel settore merci dove l'ente FS dovrà necessariamente dare delle risposte, se non si vuole acutizzare il già allarmante livello del trasporto su gomma, con tutti i risvolti economici, ambientali e sociali che esso comporta;

l'attuale parco rotabili trainanti ha urgente bisogno di un ammodernamento. Tale necessità può trovare risposta sia con l'acquisto di nuovi mezzi ad alto contenuto tecnologico (i quali abbisognano di un adeguato periodo di sperimentazione dei prototipi), sia con una trasformazione e modifica, sulla scorta delle esigenze dell'esercizio, dei mezzi già in uso. Esempio tipico ne è la trasformazione delle locomotive 444 in 444/R, effettuata unicamente nell'Officina di Foligno, che ha risposto esaurientemente alle nuove esigenze tecniche di velocizzazione, di mercato e di ambiente di lavoro, con costi di trasformazione pari a circa un terzo del costo di acquisto di una locomotiva nuova;

l'ormai consolidato bagaglio tecnico già acquisito nel settore e le strutture presenti, consentono la possibilità di una risposta adeguata e tempestiva alle necessità sopra espresse, ricordando che l'impianto ha sempre dimostrato una estrema propensione al rinnovamento e una notevole flessibilità strutturale, nonostante le dimensioni;

le eventuali riduzioni di carichi di lavoro non farebbero altro che aumentare l'incidenza dei costi di gestione organizzativi, con conseguente minore competitività dell'impianto —:

quali siano gli orientamenti del Ministero in ordine al programma di ristrutturazione predisposto dall'Ente FS, in particolare per ciò che riguarda gli impianti

di manutenzione e in modo specifico le Officine Grandi Riparazioni di Foligno;

se non ritenga opportuno intervenire di fine di evitare un ridimensionamento indiscriminato e non supportato da considerazioni tecniche ed economiche dei carichi di lavoro e senza prevedere, al tempo stesso, una riconversione del personale con un contestuale maggior inserimento di tecnici qualificati nella struttura organizzativa ed amministrativa dell'impianto ed una contemporanea acquisizione di nuove figure professionali specialistiche che integrerebbero il patrimonio di esperienze presenti nelle Officine Grandi Riparazioni di Foligno;

se non ritenga opportuno tenere nella dovuta considerazione che tale modifica organizzativa apporterebbe l'esperienza tecnico-industriale necessaria a far diventare l'Officina di Foligno il promotore di un indotto industriale di una certa rilevanza, prevedendo, anche al fine di una razionalizzazione delle risorse umane, una maggiore specializzazione delle stesse nell'attività cardine della manutenzione-riqualificazione dei rotabili, quali le attività di revisione ed assemblaggio delle parti ad alto contenuto tecnologico. (4-24707)

RISPOSTA. — Le Officine grandi riparazioni sono impianti di tipo specializzato per garantire la migliore efficienza attraverso la concentrazione, in ciascuna di esse, di macchine, impianti di processo e conoscenze professionali relative a limitate tipologie di mezzi. In tale contesto l'officina di Foligno ha il compito di provvedere alla riparazione delle locomotive elettriche.

In questo settore è iniziato il graduale avviamento della nuova Officina grandi riparazioni di Saline Joniche verso la quale è stata indirizzata una parte del carico di lavoro in passato destinato esclusivamente alle Officine grandi riparazioni di Foligno e di Verona. A ciò bisogna aggiungere un allungamento degli intervalli di percorrenza tra una revisione e l'altra dei mezzi che, insieme ad una più funzionale organizzazione del lavoro, hanno di conseguenza determinato il diradamento dei cicli di ma-

nutenzione. Pertanto, la situazione dell'Officina grandi riparazioni di Foligno non ha il carattere di un indiscriminato ridimensionamento bensì quello di una ponderata ridistribuzione delle esigenze riparative.

Comunque, i nuovi orientamenti dell'ente delle ferrovie dello Stato mirano ad una politica volta alla razionalizzazione delle attività di manutenzione e riparazione dei mezzi, all'introduzione negli impianti di accorgimenti tecnici ed organizzativi nonché ad una maggiore attenzione verso le caratteristiche di affidabilità delle nuove costruzioni e pertanto tutte le Officine grandi riparazioni sono destinate a svolgere, in futuro, un ruolo più impegnativo rispetto al passato, in termini di maggiore produttività ed efficienza.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

ogni mattina da Pontedera verso Pisa circa 300 persone (impiegati, studenti, operai) usufruiscono per il loro spostamento del treno;

è stato di recente soppresso un treno che fermava alla stazione di Pontedera alle 7,12;

che sin da quando il treno del mattino Firenze-Torino ha assunto la classifica di I.C. è stata soppressa la fermata di Pontedera con il pretesto che tale provvedimento si rendeva necessario per una velocizzazione della linea, la cittadinanza di Pontedera si era mobilitata per ottenere la revoca della decisione e in pochi giorni aveva raccolto centinaia di firme di protesta;

il numero dei treni che fermano a Pontedera e che sono quindi disponibili per le necessità dei pendolari si è quindi ridotto di recente e che, con il nuovo orario estivo si prospetta, dopo il passaggio del treno che si ferma alle ore 7,00, un vuoto di ben 43 minuti —:

quali iniziative e provvedimenti concreti il Governo intenda suggerire all'Ente

ferrovie nella fattispecie (ma anche per i casi analoghi che si verificano nell'intera rete ferroviaria italiana) affinché i servizi ferroviari accrescano la propria efficienza in maniera tale da soddisfare le richieste di mobilità dei pendolari. Al riguardo si fa presente che nel caso specifico i 43 minuti di intervallo fra due treni diretti a Pisa comporta un gravissimo disagio per la totalità dei pendolari costringendo molti di loro ad adoperare l'auto per raggiungere posti di lavoro; si contraddice nei fatti la più volte proclamata necessità di ridurre il traffico su strada e privilegiare invece quello su rotaia;

se in particolare non si ritenga opportuno prevedere una fermata a Pontedera del treno I.C. Donatello alle ore 7,25; in proposito si osserva che una tale decisione provocherebbe un ritardo del treno di pochi minuti facilmente recuperabili nella tratta Pontedera-Pisa; che il treno di ritorno I.C. 618 Torino-Firenze ferma a Pontedera e che ciò non comporta inconvenienti di nessun genere.

(4-25203)

RISPOSTA. — *Le relazioni intercity soddisfano esigenze di clientela interessata a collegamenti a medio e lungo percorso. La clientela di Pontedera diretta a Genova e Torino può utilizzare l'intercity 599 usufruendo del diretto 3105 che, in partenza da Pontedera alle ore 7, permette di raggiungere le località a nord di La Spezia realizzando coincidenza a Pisa.*

Relativamente all'attuale fermata dell'intercity 618, essa trova giustificazione, data l'impossibilità da parte della clientela diretta a Pontedera di trovare coincidenza immediata a Pisa.

Per quanto concerne le movimentazioni pendolari fra Pontedera e Pisa l'ente ferroviario fa presente inoltre che l'attuale offerta di trasporto ferroviario locale (con treni cadenzati a 60 minuti Firenze-aeroporto, integrati da ulteriori servizi nelle varie fasce di maggiore frequentazione) corrisponde adeguatamente alle esigenze di mobilità sulla relazione stessa servita, peraltro, anche da collegamenti pubblici su strada.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

nell'orario estivo delle Ferrovie dello Stato è stata soppressa la fermata nella stazione di Villafranca in Lunigiana/Bagnone di ben 4 treni (i numeri 971, 976, 1671, 1670) con grave nocimento della popolazione di un vasto territorio della Lunigiana;

si riduce drasticamente la potenzialità della predetta stazione;

si riducono le possibilità di movimento via treno, sulle brevi e medie distanze, per gli abitanti di un ampio bacino;

si dirotta verso la strada una ulteriore imponente quota di traffico a detrimento del trasporto su ferro ed in palese contraddizione con le recenti indicazioni parlamentari —

se non si intenda assumere iniziative affinché l'Ente ferrovie dello Stato modifichi la decisione assunta e ripristini la fermata dei treni nella stazione di Villafranca in Lunigiana-Bagnone. (4-26192)

RISPOSTA. — *Nella stazione di Villafranca-Bagnone è programmata la fermata della quasi totalità dei treni, con un'offerta complessiva di servizi che appare rispondente alle esigenze di mobilità sulle brevi e medie distanze. Non effettuano fermata soltanto alcuni dei treni a lungo percorso espressamente programmati per il collegamento della Lombardia col litorale toscano (837 Brescia-Livorno, 838 Livorno-Brescia, 976 Livorno-Milano, 1609 Milano-Grosseto e 1670 Livorno-Milano, di cui 1609 e 1670 periodici per il collegamento di fine settimana) per i quali, al fine di contenere la percorrenza complessiva, è prevista la fermata in un numero ridotto di stazioni (nell'area indicata fermano a Pontremoli ed Aulla).*

L'ente fa rilevare, altresì, che tutti gli altri treni veloci (espressi e diretti) effettuano fermata a Villafranca-Bagnone anche in orari non molto distanziati da quelli dei treni citati.

La soppressione delle fermate deriva da uno studio effettuato dall'ente delle ferrovie dello Stato, che ha evidenziato le fermate scarsamente utilizzate sulla linea specialmente in quelle fasce di orario dove esistono treni alternativi o treni in coincidenza. Fra le stazioni interessate al provvedimento è risultata anche la suddetta stazione di Villafranca-Bagnone che, per i soli treni 976 e 1670, ha subito il provvedimento di soppressione.

Per quanto riguarda i treni 971 e 1671, invece, mancando una delle condizioni necessarie all'attuazione del provvedimento (treni in alternativa o coincidenti nella stessa fascia di circolazione), la fermata è stata mantenuta.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MANNA e PARLATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se risponda al vero che, in base al nuovo contratto collettivo, potranno essere corrisposti, ai dirigenti dell'Ente Ferrovie dello Stato, mensili lordi fino a trenta milioni di lire ricorrendosi all'applicazione di superminimi (non soggetti a limitazioni) alla indennità di funzione;

con quali criteri verranno attribuiti i nuovi stipendi e se si farà riferimento soltanto alle posizioni « funzionigrammatiche » dei singoli dirigenti oppure si terrà conto dei risultati economici delle gestioni;

con quali criteri sono stati scelti dirigenti e dirigenti generali assunti o da assumere dall'esterno con chiamata diretta, e se in alcuni settori gestionali non siano state fatte, *more solito*, assunzioni clientelari di persone senza alcuna esperienza e professionalità al solo scopo di mantenere legami (con quel che segue) con fornitori dell'ente;

se e quali iniziative l'ente intenda promuovere per valorizzare le risorse umane esistenti evitando il prepensionamento di dirigenti esperti e capaci (e onesti) che non trovano utilizzazione nei nuovi organigrammi, considerate anche le difficoltà dell'Opafs su cui verrebbero a gravare le cospicue (e spesso scandalose)

liquidazioni dei dirigenti in caso di interruzione concordata dei rapporti di lavoro;

se risponda al vero (e nel caso affermativo in qual modo il ministro intenda atteggiarsi) che numerosi dirigenti esperti e capaci (e onesti) non sono soltanto male utilizzati o per nulla utilizzati adeguatamente ma sono anche vittime di continue intimidazioni finalizzate all'ottenimento del loro prepensionamento;

se il nuovo ordinamento non si presti — rinnovando solo nominalmente le strutture (i dipartimenti sono diventati divisioni, le direzioni centrali servizi, gli uffici attività...) — a creare confusioni di ruoli e proliferazioni abnormi di posizioni lottizzate;

quale sia l'impatto del nuovo ordinamento sulla riforma dell'ente FS, ancora non definita dal Parlamento, che tende ad anticipare alcune scelte di fondo incamminandosi verso la creazione di un'organizzazione marcatamente societaria senza averne prospettive e finalità, segmenti di mercato non riferibili all'ente, stante i risultati ampiamente negativi delle partecipate FS che sono gestite da tre anni da dirigenti esperti assunti dall'esterno;

se, infine, tutto ciò non sia sostanzialmente la messa in atto di decisioni e deliberazioni del commissario straordinario assunte in violazione palese e continuata della legge n. 210 del 1985 che, a quanto risulta agli interroganti, è tuttora vigente. (4-23716)

RISPOSTA. — *Il nuovo contratto collettivo dei dirigenti, elaborato sulla falsariga di quello dei dirigenti dell'industria privata, pone in rilievo lo stretto legame esistente tra gli elementi retributivi e la professionalità e responsabilità dei dirigenti, collegando le retribuzioni al merito, all'effettivo peso della posizione professionale e al mercato del lavoro di riferimento (imprese ad alta tecnologia) attraverso gli istituti: del superminimo, dell'indennità di funzione e del premio per risultati.*

Non vi sono dirigenti ai quali vengono corrisposti stipendi mensili lordi sull'ordine dei 30 milioni ed il primo istituto è attribuito in relazione al merito individuale, tenendo cioè conto delle capacità professionali e delle qualità gestionali, e al mercato esterno della dirigenza.

Il secondo istituto (indennità di funzione) è correlato alla posizione rivestita (peso strategico ed organizzativo), ed è variabile in relazione alla complessità gestita (in termini di fattori economici, tecnici, di risorse umane) e alla responsabilità ricoperta, avendo altresì riguardo al livello di autonomia decisionale e al relativo rischio manageriale (alto, medio, basso).

Il terzo istituto è rappresentato da un premio annuale corrisposto in funzione dei risultati conseguiti.

Peraltro, a fronte della responsabilità del dirigente discende da una parte la retribuzione, anche incentivata in relazione alla posizione occupata e agli obiettivi conseguiti, dall'altra il rischio manageriale che il contratto collettivo disciplina espressamente attraverso differenziate modalità di risoluzione del rapporto di lavoro, sino all'espulsione dei dirigenti allorché questi ultimi si dimostrino comunque non adeguati all'incarico (licenziamento giustificato per giusta causa, licenziamento giustificato per motivo soggettivo, risoluzione consensuale).

L'applicazione, per il primo anno, del nuovo contratto è stata effettuata assumendo a riferimento posizioni dirigenziali dell'industria a partecipazione statale, con un abbattimento prudenziale del 15 per cento circa, essendo le ferrovie dello Stato impresa interessata ad un profondo processo di ristrutturazione.

Per quanto concerne le assunzioni dei dirigenti dall'esterno (contenute nella misura del 5 per cento dell'organico) l'ente delle ferrovie dello Stato precisa che le stesse sono effettuate in relazione — esclusivamente — alle carenze professionali riscontrabili nella dirigenza delle ferrovie dello Stato, segnatamente nelle aree delle finanze, del controllo di gestione, delle relazioni industriali ed esterne e del management integrato d'impresa con responsabilità economiche sul risultato.

Sono stati assunti, ad oggi, 28 dirigenti (su un organico di mille).

L'ente ha, contestualmente, varato un massiccio piano di sviluppo professionale del proprio personale dirigente, attraverso l'apposita scuola superiore, istituita in sede di contratto collettivo mediante progetti mirati alla crescita delle qualità professionali.

Alle risorse dirigenziali sono state recentemente assegnate o confermate le relative funzioni in attuazione del nuovo modello organizzativo adottato dall'ente e, al momento, vi sono 25 dirigenti in attesa di riallocazione: tale cifra — pari al 2,5 per cento — appare del tutto fisiologica in una fase di ristrutturazione profonda quale quella attraversata dalle ferrovie dello Stato. L'ente evidenzia che il prepensionamento è provvedimento notoriamente volontario e nessuna sollecitazione viene effettuata verso i dirigenti perché vi aderiscano. Con i provvedimenti di prepensionamento già realizzati sono stati prepensionati 55 dirigenti, mentre con quello in corso si aggiungeranno a tale numero 5 unità.

Per quanto riguarda il nuovo ordinamento divisionale l'ente ritiene che questo, lungi dal costituire una semplice ristrutturazione formale, ha invece riarticolato la struttura in 9 entità responsabilizzate sul risultato economico, secondo il modello già adottato dalle maggiori ferrovie europee. Tale ordinamento è perfettamente coerente con la riforma della legge n. 210 del 1985 tuttora all'esame della Camera; la divisionalizzazione, peraltro, non è in sé un meccanismo per la riarticolazione societaria dell'ente ferroviario (che la riforma prevede): per dare luogo a quest'ultima, infatti, è necessario individuare partners imprenditoriali interessati a collaborare — con prospettive di reciproco vantaggio — con i disegni strategici dell'ente, ed ottenere, su ogni iniziativa, l'autorizzazione di questo dicastero e del tesoro, prevista dalla legge.

Peraltro i recenti provvedimenti che hanno riguardato l'ente — quali il Contratto di programma stipulato tra questo ministero e l'ente medesimo, la legge sull'alta velocità — sanzionando, tra l'altro la natura dell'ente delle ferrovie dello Stato come soggetto imprenditoriale terzo rispetto allo Stato e con-

cretizzando l'opportunità di operare sul mercato per reperire i fondi, per investimenti e fonti di ricavo aggiuntive, aumentando i servizi, sono stati adottati in sintonia con la legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'ente. Inoltre, tutte le delibere sono state sottoposte alla vigilanza di questo dicastero e risultano legittime; il nuovo ordinamento divisionale, peraltro, ha formato oggetto, come previsto dalla legge n. 210 del 1985, del decreto ministeriale n. 171/T del 25 ottobre 1990.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

se risulti vero che:

1) le ferrovie dello Stato sono proprietarie, tra l'altro, degli immobili siti nel comune di Collegno, in via Cristoforo Colombo, ai numeri civici 1 e 3;

2) tali stabili, composti da numerosi appartamenti affittati a privati cittadini, versano in uno stato di abbandono a causa del fatto che da più di 20 anni le ferrovie non provvedono a seri interventi di manutenzione, al punto che:

a) gli infissi si trovano in condizioni talmente cattive da vanificare gli effetti del riscaldamento, con grave pregiudizio della salute degli inquilini e con aggravio delle spese necessarie;

b) i rivestimenti in travertino sono rotti, il cancello d'ingresso è simile ad un rottame, i portoni d'ingresso sono scassati, le colonne delle fognature rigurgitano fino al primo piano;

3) i dirigenti delle Ferrovie dello Stato, alle richieste di intervento dei conduttori, obiettano che le manutenzioni necessarie spettano agli inquilini;

quali iniziative intenda assumere per garantire l'integrità degli stabili che, in quanto proprietà delle Ferrovie, rappresentano un patrimonio pubblico da salvaguardare;

quali e quanti siano gli immobili in stato di degrado posseduti dalle Ferrovie dello Stato e quali responsabilità si possano imputare ai dirigenti preposti per tale situazione. (4-23091)

RISPOSTA. — Gli immobili in parola, di tipo economico, sono concessi in locazione a dipendenti delle ferrovie dello Stato in servizio o in pensione, alle condizioni previste dalla normativa vigente. L'obbligo della manutenzione dei fabbricati spetta pertanto ai soggetti di volta in volta indicati dalla legislazione civilistica.

L'ente ferrovie dello Stato, nel caso considerato, escluso che la manutenzione degli immobili possa essere stata trascurata per un periodo di venti anni, precisa quanto segue:

gli oltre quaranta serramenti in legno, pur presentando in qualche caso una tenuta non perfetta a causa del naturale invecchiamento del materiale, non si trovano nelle condizioni descritte e non creano vistosi problemi di dispersione del calore fornito dagli impianti di riscaldamento;

i rivestimenti esterni di travertino presentano la rottura — peraltro di contenute dimensioni — di una delle lastre in prossimità di uno dei due edifici; la sua sostituzione è prevista nel corso del corrente anno;

il cancello d'ingresso necessita soltanto di una riverniciatura e di una revisione dell'impianto citofonico, interventi entrambi previsti per il corrente anno. Sono invece normalmente funzionanti i portoni d'ingresso.

Per quanto riguarda l'impianto fognario, l'ente fa sapere che è stato riparato.

Il patrimonio alloggiativo, come risulta da un recente censimento, ammonta a circa 32.000 unità, destinate a scopi abitativi del personale di servizio. La manutenzione straordinaria del suddetto patrimonio viene effettuata dalle direzioni compartimentali.

Per carenze di fondi ed in attesa della ristrutturazione del settore, l'ente ferrovie dello Stato interviene sugli immobili in questione per l'esecuzione delle opere riguardanti

la stabilità dei fabbricati, la sicurezza e l'incolumità degli inquilini e dei terzi.

L'ente fa presente comunque che la maggior parte di tali alloggi è in buono stato di conservazione e solo il 10 per cento del patrimonio abitativo presenta uno stato di manutenzione e d'uso di livello inferiore a quello ottimale.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

il capo stazione, signora Monica Bianchi, in servizio nel Compartimento delle F.S. di Verona, ha chiesto il trasferimento nel Compartimento di Firenze, ai sensi dell'articolo 1 comma 5 della legge n. 100/87 avendo il marito, brigadiere dei Carabinieri, addetto al nucleo operativo della stazione di Pistoia —:

i motivi per i quali la domanda non è stata ancora accolta;

se trattasi di ritardi burocratici oppure di omissioni;

infine, se siano ravvisabili responsabilità dirette, e, nel caso, quali provvedimenti si intenda assumere. (4-24385)

RISPOSTA. — Il comma 5 dell'articolo 1 della legge 10 marzo 1987 n. 100 prevede che il coniuge convivente del personale militare (personale delle forze armate, dell'Arma dei carabinieri e della guardia di finanza) che sia impiegato di ruolo nell'amministrazione dello Stato ha diritto, all'atto del trasferimento, ad essere immesso, in ruolo normale, in soprannumero e per comando, presso la rispettiva amministrazione sita nella sede di servizio del coniuge, o, in mancanza, in una sede più vicina.

L'ente ferrovie dello Stato fa rilevare che i destinatari della suddetta normativa sono, solo ed esclusivamente, gli impiegati delle varie amministrazioni dello Stato, con esclusione quindi dei dipendenti delle aziende autonome, non essendo questi ultimi assolutamente citati dalla stessa.

Ciò premesso, l'ente precisa che la normativa espressamente richiamata ed evidenziata dall'interrogante non è applicabile — a fortiori — al personale ferroviario poiché le ferrovie dello Stato a seguito dell'entrata in vigore della legge 17 maggio 1985 n. 210, da ex azienda autonoma hanno assunto la figura giuridica di ente pubblico economico ed il rapporto di lavoro con i propri dipendenti ha assunto il carattere di natura privatistica.

Per tali motivi alla signora Bianchi era stata data espressa informazione da parte dello stesso ente ferrovie dello Stato della impossibilità di poter accogliere la richiesta di trasferimento.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MATTEOLI. — Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso:

che il settore riparazioni navali per il porto di Livorno rappresenta elemento di grande rilievo economico ed occupazionale sia per l'imprenditoria pubblica (Fincantieri) che per la privata, costituita da numerose aziende della piccola e media industria naval-meccanica locale;

che il trend di sviluppo nel settore è in costante ascesa dal 1975, da quando cioè si è reso operativo il grande bacino di carenaggio, uno dei più grandi del Mediterraneo che, ben affiancato dalle officine navali della Fincantieri e per la posizione geografica ottimale, ha determinato il gradimento non solo dell'armatoria italiana ma, soprattutto, di quella straniera;

che il 60 per cento del tonnellaggio totale riparato riguarda navi estere, con un evidente e positivo riflesso anche sulla bilancia dei pagamenti;

che a tutto il 1989 sono state riparate ben 800 navi nel bacino mentre altre 200 navi hanno eseguito lavori alle banchine laterali dello stesso bacino;

che, a fronte della possibilità offerta dal grande bacino di accogliere navi di mt.

350 di lunghezza, il complesso non dispone di una banchina di allestimento e riparazioni di pari lunghezza e non è possibile, quindi, terminare i lavori su navi di tali dimensioni all'esterno del bacino stesso;

che per ovviare a questa carenza strutturale è necessario ultimare la nuova banchina di allestimento, posta all'esterno del Molo Mediceo, la cui realizzazione si è arrestata quando, per completare un'opera di complessivi mt. 400, mancavano solamente mt. 70;

che sarebbe già stata redatta, da parte dell'Ufficio del Genio opere marittime, la perizia relativa al completamento di questo ultimo tratto di banchina ma che non si sarebbe trovato il relativo finanziamento;

che la cifra necessaria (pare circa 5 miliardi) per ultimare la nuova banchina di allestimento certo non appare esagerata, in considerazione della valenza della piena funzionalità dell'opera ed anche per quanto già erogato sino ad ora per una struttura che, allo stato, risulta monca e quindi non produttiva;

che il completamento della suddetta banchina rappresenta elemento di grande rilievo economico ed occupazionale sia per l'imprenditoria pubblica che per quella privata —:

vista anche la grave crisi economica e quindi occupazionale che attanaglia Livorno, se si intenda intervenire per finanziare il completamento della banchina.

(4-24862)

RISPOSTA. — *Nel giugno del 1983, in ordine al completamento della nuova banchina di ponente del Molo Mediceo del porto di Livorno, la direzione generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero della marina mercantile mise a disposizione un'area demaniale marittima pari a complessivi metri quadri 40.500, di cui 25.000 di specchio d'acqua.*

Il relativo progetto generale fu redatto dall'ufficio del genio civile per le opere marittime di Roma per un importo complessi-

sivo di oltre 6,5 miliardi di lire; lo stesso ufficio provvide a redigere un progetto del primo lotto ammontante a circa 5,5 miliardi di lire, che riguardava la realizzazione di 233 metri lineari di banchina, ultimata nel febbraio 1987.

Durante il corso dei lavori sono stati poi redatti ed approvati due progetti di variante, relativi, rispettivamente, al progetto generale, per un ammontare di circa 8,5 miliardi di lire, ed al progetto di assestamento del primo lotto, per un importo superiore ai 5 miliardi.

Successivamente è stato redatto un progetto di secondo lotto per la realizzazione di ulteriori 154,10 metri lineari di banchina dell'importo di oltre 4 miliardi. Alla realizzazione degli anzidetti progetti si potrà peraltro provvedere solo ove vengano assicurate adeguate risorse finanziarie, che continuano, viceversa, ad essere estremamente limitate malgrado le richieste di congrui stanziamenti fatte ripetutamente al Ministero del tesoro in sede di predisposizione delle annuali leggi di bilancio e finanziaria.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

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

la città di Firenze ospita, nell'area di Porta al Prato, le officine grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato, uno stabilimento che nel recente passato occupava 1.000 persone, attualmente ridotte a circa 600;

nelle officine grandi riparazioni si effettuavano le riparazioni e le revisioni periodiche delle vetture ferroviarie viaggiatori di moderna concezione;

da tempo, in considerazione del pregio urbanistico dell'area occupata da queste officine e della vetustà dell'insediamento ne è stato programmato lo spostamento nell'area dell'Osmannoro all'interno del polo tecnologico ferroviario previsto anche nella 1ha convenzione firmata nel febbraio 1988 tra ente delle ferrovie dello Stato, Regione Toscana, provincia e comune di Firenze;

i nuovi indirizzi strategici dell'ente sembrano giustificare perplessità e preoccupazione circa la volontà reale di mantenere nell'area fiorentina questa unità produttiva;

infatti, utilizzando la norma di legge sul prepensionamento e sulla mobilità verso altre amministrazioni dello Stato, e l'assegnazione di carichi di lavoro sempre più ridotti, (per il 1991 meno 100 mila ore di lavoro), l'ente sta, di fatto, procedendo alla morte per eutanasia delle officine di Porta al Prato;

l'indirizzo nazionale delle Ferrovie consiste nello spostare, almeno sulla carta, questo tipo di lavorazioni verso il Sud del paese;

già nel recente passato questa operazione è riuscita con la chiusura dell'officina motori di Firenze Romito, (oltre 300 posti di lavoro), le cui lavorazioni dovevano essere fatte dall'officina di San Nicola di Melfi, un impianto appositamente costruito ma che mai è andato a regime, col risultato che questo tipo di lavoro è stato affidato all'industria privata. Firenze ha perso oltre 300 posti di lavoro, senza considerare l'indotto, il sud non ha guadagnato nulla;

la scelta recentemente operata di dotare il paese di una rete ad alta velocità di livello adeguato all'Europa offre alla città di Firenze l'opportunità di valorizzare le capacità, le professionalità e le strutture esistenti costituendo un polo tecnologico di terziario avanzato inserito nel sistema alta velocità —

se non ritiene opportuno attuare quanto previsto dalla I convenzione, realizzando all'Osmannoro la nuova officina specializzata nella manutenzione dei rotabili alta velocità, spostare e potenziare il centro dinamica sperimentale da Firenze Romito all'area prevista nelle vicinanze dell'officina, valorizzando le strutture preposte alla progettazione, al collaudo ed all'acquisto del materiale rotabile ferroviario presenti a Firenze in viale Lavagnini che, come noto, costituiscono una parte

decentrata della direzione generale dell'Ente ferrovie dello Stato. (4-25832)

RISPOSTA. — In merito alla ventilata soppressione dell'Officina grandi riparazioni di Firenze allo stato attuale non è prevista la chiusura dell'officina suddetta che occupa una posizione preminente fra gli impianti riparatori di carrozze.

La riduzione di personale, di fatto verificatasi, come in tutti gli altri impianti della rete, a seguito della legge sul prepensionamento, non determina, per se stessa, effetti negativi sull'impianto in questione. Tale riduzione, infatti, è da mettere in relazione con l'opera di razionalizzazione del settore della manutenzione già avviata e che mira ad introdurre negli impianti accorgimenti tecnico-organizzativi per far fronte alla minore disponibilità di personale mediante un recupero di redditività in sintonia con il nuovo corso avviato dall'ente.

L'ente fa presente che occorre inoltre aggiungere l'allungamento degli intervalli di percorrenza tra una revisione e l'altra dei rotabili, che ha determinato il diradamento dei cicli di manutenzione.

Per quanto concerne la realizzazione del polo tecnologico dell'Osmannoro, dove dovrebbero trovare collocazione, fra l'altro, l'officina di Firenze Porta al Prato e il centro di dinamica sperimentale, l'ente fa rilevare che l'opera, il cui costo è valutabile in una cifra non inferiore ai 300 miliardi, rientra fra quelle complementari del progetto alta velocità e verrà realizzata in tempi raccordati a quelli degli interventi per l'alta velocità stessa.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MATULLI. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere — premesso che:

la direzione compartimentale ha più volte confermato la volontà di mantenere a livelli efficienti la stazione ferroviaria di Montelupo Capraia (FI);

ad ogni cambio di orario, da diversi anni si assiste invece ad una continua

riduzione del numero delle fermate o alla soppressione di treni;

dal 1987 al 1990 la diminuzione delle fermate (in entrambi i sensi) è stata del 36 per cento a fronte di un incremento del 7 per cento del numero dei biglietti e abbonamenti emessi;

con l'entrata in vigore dell'orario estivo oltre ad una nuova soppressione di fermate, la stazione, dalle ore 20 alle ore 6 del mattino successivo è privata dalla presenza degli addetti (il tratto Signa-Empoli funziona in automatico) —:

se non ritenga la tendenza lamentata contraddittoria rispetto agli obiettivi di una proclamata intensificazione del servizio proprio in una zona in forte espansione produttiva e dotata di strutture sociali e culturali come l'ospedale psichiatrico giudiziario ed il museo della ceramica e del territorio. (4-26538)

RISPOSTA. — Nella stazione di Montelupo effettua fermata la grande maggioranza dei treni locali ed alcuni diretti — complessivamente 23 treni in direzione Firenze e 26 treni in direzione Empoli — con una quantità ed un cadenzamento di servizi che risultano complessivamente adeguati alla mobilità con origine-destinazione in quella stazione.

La stessa località dispone inoltre di un buon livello di servizi pubblici su strada, per i quali i programmi della provincia prevedono un ulteriore miglioramento (rafforzamento dei circuiti nell'area empolesse) nell'ambito dei progetti in corso di definizione per l'integrazione treno-bus sulla direttrice Firenze-Empoli-Valdelsa.

Il mancato presenziamento della stazione nelle ore notturne rientra fra i provvedimenti di razionalizzazione adottati in numerosi impianti, al fine di recuperare risorse non proficuamente utilizzate e destinabili ad attività più direttamente connesse con la produzione del servizio.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

MONTECCHI e GRILLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che

il 12 giugno 1986 il Compartimento bolognese dell'ANAS consegnò al comune

di Luzzara il tracciato della variante alla strada statale n. 62 affinché la locale amministrazione salvaguardasse con vincolo di inedificabilità l'area oggetto del tracciato;

il tracciato previsto dall'ANAS fu inserito nel Piano regolatore generale approvato nel febbraio 1974;

a tutt'oggi la variante della strada statale n. 62 non è stata realizzata nei tratti che, oltre al comune di Luzzara, interessano anche i comuni di Boretto e Brescello —:

per quale ragione non è stata completata un'opera che ha condizionato pesantemente le scelte urbanistiche del comune di Luzzara;

come intende operare l'ANAS in merito alla variante della strada statale n. 62. (4-07844)

RISPOSTA. — Il progetto di massima relativo alla costruzione della variante alla strada statale n. 62, tra le progressive chilometriche 134,010 e 162,300, è stato suddiviso in tre lotti.

Il primo lotto, il cui progetto è stato redatto dall'amministrazione provinciale di Reggio Emilia, comporta una variante alla strada statale n. 62 in corrispondenza degli abitati di Brescello, Boretto e Gualtieri ed è stato inserito nel contesto degli interventi previsti nell'itinerario Cispadano.

Il secondo lotto, rappresentato dalla variante alla strada statale n. 62 in corrispondenza dell'abitato di Guastalla, è stato aperto al traffico già da alcuni anni.

Il progetto del terzo lotto, che consta di una variante in corrispondenza degli abitati di Luzzara e Suzzara, è in corso di redazione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

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

il servizio dell'Ente ferrovie dello Stato denominato auto al seguito rappre-

senta un utile sistema di spostamento per i numerosi cittadini italiani che si recano, provenienti dai luoghi di lavoro del Nord-Italia, nei comuni d'origine del Mezzogiorno, in diversi periodi dell'anno a seconda delle esigenze familiari e di lavoro;

in particolare in Piemonte, segnatamente nella città di Torino, vivono e lavorano numerosi cittadini di origine calabrese che incontrano notevoli difficoltà a fruire del servizio auto al seguito in ragione della penalizzante periodicità delle relazioni tra le stazioni di carico di Torino Porta Nuova e Lamezia Terme centrale;

il progetto di nuova periodicità ancora non entrato in vigore alla data del 14 maggio 1991 non modifica sostanzialmente l'attuale situazione —:

per quale motivo non sia possibile all'Ente ferrovie dello Stato assicurare il servizio auto al seguito sulla relazione Torino Porta Nuova-Lamezia Terme centrale per tutto l'arco dell'anno con cadenza almeno quindicinale;

per quale motivo i criteri di valutazione della economicità dei servizi resi dall'Ente ferrovie dello Stato non tengano conto della riserva di legge sugli investimenti che lo Stato assicura alla gestione dell'Ente ferrovie dello Stato e che dovrebbero servire a colmare il divario di qualità esistente tra i servizi resi al Nord ed al Sud dell'Italia. (4-25866)

RISPOSTA. — Il servizio di trasporto di auto al seguito del viaggiatore effettuato tra Torino e Lamezia Terme Centrale presenta una nuova utilizzazione nei mesi estivi, con particolare riferimento ai mesi di luglio ed agosto, rispettivamente con una media nei due sensi di 13 e 18 auto, mentre nei rimanenti mesi di circolazione la media cala sensibilmente e cioè: 8 auto a gennaio, 3 ad aprile, 6 a giugno e 5 a dicembre.

Per tali motivi l'ente non ritiene opportuno accogliere la proposta di poter prolungare la periodicità dei suddetti treni per tutto l'arco dell'anno.

Tuttavia, le ferrovie dello Stato fanno rilevare che in occasione della programma-

zione degli orari dei treni per il prossimo orario invernale, la suddetta richiesta verrà presa in considerazione e valutata la fattibilità tecnica d'inserimento di un carro auto in circolazione nel giorno di sabato in senso nord-sud, e di domenica in senso sud-nord, da aggiungere alla composizione di un treno notturno circolante fra Torino e Reggio Calabria.

Per quanto riguarda più in generale il lamentato divario di qualità tra il sud ed il nord l'ente fa presente che i servizi auto al seguito per il sud, accentrati alcuni anni fa nel solo impianto di Villa San Giovanni, con limitate capacità ricettive, proprio per consentire la loro espansione utilizzano oggi oltre che l'impianto di Lamezia anche gli scali di Catania e di Palermo, in Sicilia, compatibilmente con le possibilità di traghettamento.

Viene aggiunto, infine, che gli investimenti previsti nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente interessano, in buona percentuale, proprio il sud e la Sicilia.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

i sindacalisti della « officina grandi riparazioni » di Vicenza (ferrovie dello Stato) hanno manifestato la loro preoccupazione per l'inadeguata utilizzazione di questa unità produttiva (con riduzione di personale impiegato) che invece risulta essere altamente qualificata e apprezzata dal mercato;

gli organici sono al di sotto della capacità produttiva e si teme un'ulteriore riduzione di personale —:

se e quali iniziative intenda assumere con urgenza affinché questa azienda possa essere rilanciata in tutte le sue potenzialità ripristinando i precedenti livelli occupazionali. (4-26447)

RISPOSTA. — *Allo stato attuale, non è prevista la chiusura dell'Officina grandi riparazioni di Vicenza che occupa una posizione preminente fra gli impianti riparatori di carrozze. La riduzione di personale, di fatto verificatasi, come in tutti gli altri impianti della rete, a seguito della legge sul prepensionamento, non determina, per se stessa, effetti negativi sulla gestione.*

Essa, infatti, è da mettere in relazione con l'opera di razionalizzazione del settore della manutenzione già avviata e che mira ad introdurre negli impianti accorgimenti tecnico-organizzativi per far fronte alla minore disponibilità di personale mediante un recupero di redditività in sintonia con il nuovo corso avviato all'ente.

A ciò bisogna aggiungere un allungamento degli intervalli di percorrenza tra una revisione e l'altra dei rotabili che ha determinato il diradamento dei cicli di manutenzione.

Pertanto l'Officina grandi riparazioni di Vicenza è soltanto interessata da problemi di riorganizzazione interna.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

la GAEC srl ha presentato da tempo a CIVILAVIA un progetto completo per la apertura al traffico dell'aeroporto O. Salomone di Capua (CE);

il finanziamento al progetto medesimo era in concreto assicurato dalla società SAGITTAIR in vista della conseguente possibilità di operare su Capua —:

per quali motivi alcun tipo di riscontro sia stato ancora dato alla GAEC srl; se risponde al vero che, a causa della mancata apertura dell'aeroporto, la SAGITTAIR sarebbe orientata verso l'aeroporto « Ridolfi » di Forlì, sottraendo così potenzialità di sviluppo alla struttura aeroportuale di Capua;

se nella valutazione di CIVILAVIA rientrino anche:

1) la realizzazione della nuova sede, sul sedime dell'area aeroportuale, della

scuola sottufficiali dell'Aeronautica militare alla quale una pista efficiente ed operante potrebbe essere funzionale;

2) la realizzazione del CIRA con tutto quanto vi può essere collegato;

3) i nuovi insediamenti universitari previsti nell'area;

4) l'inserimento più che possibile della provincia Terra di Lavoro (o di una sua significativa parte) nella delimitazione dell'area metropolitana di Napoli ai sensi della legge n. 142 del 1990, con il conseguente sviluppo residenziale, economico e produttivo;

5) tutti gli insediamenti industriali già esistenti nella zona e quelli programmati e finanziati da società dell'IRI nonché nell'ambito della legge n. 64 del 1986;

6) l'indifferibile sviluppo del trasporto aereo di III livello, le cui infrastrutture appare urgente realizzare, anche in vista dell'appuntamento europeo del 1993;

7) la storia, la competenza, la professionalità del locale Aeroclub;

8) gli interessi insopprimibili del Mezzogiorno d'Italia a recuperare l'enorme divario infrastrutturale aeroportuale e dei trasporti rispetto al centro nord. (4-24903)

RISPOSTA. — *Alla competente direzione generale dell'aviazione civile non risulta pervenuto il progetto per l'apertura al traffico dell'aeroporto di Capua.*

Si evidenzia, peraltro, che tale scalo ha lo status di aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato e rientra tra quelli di interesse militare che non verranno sottoposti al comitato di cui all'articolo 15 della legge n. 141 del 1963. Si fa presente inoltre che sull'aeroporto di Capua opera solamente il locale aero-club.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

con il nuovo orario ferroviario, entrato in vigore il 1° giugno, è stata sop-

pressa la corsa automobilistica sostitutiva in partenza da Gragnano (Na) alle ore 5,10;

ne consegue che i numerosi lavoratori pendolari che da quel comune e da quelli vicini potevano raggiungere la stazione ferroviaria di Torre per prendere il rapido per Roma od il locale per Salerno, non possono più, nemmeno disagiamente come prima accadeva, raggiungere i luoghi di lavoro e soffrono dunque di enormi, insostenibili disagi —:

se non ritenga socialmente utile ed opportuno, in vista di un minimo di adeguati servizi all'utenza, assumere iniziative affinché sia rapidamente ripristinata la detta corsa sostitutiva. (4-26290)

RISPOSTA. — *La soppressione della corsa automobilistica sostitutiva in partenza da Gragnano alle ore 5.10 è stata motivata da considerazioni di ordine economico oltre che dal numero estremamente esiguo dei viaggiatori.*

La frequentazione media della corsa, ora soppressa, risultava infatti di circa 5-6 persone che godevano, in linea di massima, della tariffa estremamente agevolata prevista per i lavoratori dipendenti. A fronte di una spesa di lire 75.000 per corsa risultava quindi un introito assolutamente esiguo e, comunque, non superiore alle lire 5.000.

D'altra parte i viaggiatori in partenza da Gragnano possono raggiungere Napoli servendosi delle autolinee SITA fino a Castellammare di Stabia e proseguire poi con la ferrovia concessa circumvesuviana.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

PARLATO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali. — Per conoscere — premesso che:*

da anni e da più legislature, l'interrogante chiede di conoscere i motivi della singolare quanto ingiustificata esistenza, oltretutto di dubbia legittimità, della autostrada urbana a pedaggio di Napoli, la « tangenziale », unico caso italiano proprio laddove la carenza di strutture stradali

ordinarie ed adeguate avrebbe dovuto e dovrebbe evitare, sul piano morale e civile, di obbligare gli automobilisti a servirsene per far incassare il lauto balzello;

nessuno dei predetti atti ispettivi ha avuto sinora adeguato riscontro;

si aggiunge ora una ulteriore « perla » alla indecente collana: *Il settimanale* del 14 maggio 1991 ha ripreso la notizia apparsa su *Il Mattino* del 3 maggio, secondo la quale la Tangenziale spa « non vuole limitarsi a gestire la superstrada urbana partenopea e da tempo cerca spazi nel campo della manutenzione delle strade » sicché — ha affermato l'amministratore delegato Eduardo Ponsiglione — « siamo pronti con un piano finanziario che ci permetterà di effettuare manutenzione sull'intera rete stradale realizzata dai commissariati alla ricostruzione » e cioè « per oltre 300 chilometri tra Napoli ed il suo hinterland »; « il piano sarà presentato nei prossimi giorni ai vertici dell'ANAS ed a quelli di Autostrade spa (che detiene la totalità delle azioni della Tangenziale spa) ed IRITECNA » mentre detto piano consentirà l'operazione « solo grazie ad un progressivo aumento del pedaggio della tangenziale dalle attuali 700 lire a 1.200 nel 1994 » —:

se tutto ciò risponde al vero chi in tal caso abbia garantito alla Tangenziale spa e l'aumento del pedaggio (quando la CEE ha invitato i paesi ad abolirlo dappertutto essendo motivo di squilibri) e l'affidamento della concessione, senza pubblica gara, per la manutenzione delle discusse opere stradali, peraltro *sub iudice* per l'azione di risarcimento obbligatoria del danno ambientale, a norma di legge;

se intendano, in caso contrario, come appare doveroso, smentire la notizia data con arrogante sicurezza da autorevoli esponenti delle partecipazioni lottizzate di Stato, con evidente danno del pubblico interesse e dei diritti dei già troppo tartassati cittadini che, per avere l'onore di attraversare l'asse stradale in questione in

mancanza di alternative, devono percorrerlo nelle numerose ore di punta ad una velocità di 7 km/ora, essere incolonnati in file di centinaia e centinaia di metri, consumare carburante, tempo ed energie psico-fisiche, senza che alcuno obblighi la Tangenziale spa, causa di gravissimi rallentamenti ed intralci al traffico con i suoi caselli di pagamento, oltretutto terminali, a smetterla, protetta come essa è stata sinora dalla connivenza e convenienza dei potentati partitocratici del regime.

(4-26757)

RISPOSTA. — La tangenziale di Napoli, gestita dall'omonima società per azioni del gruppo IRI-Iritecnica, è un'autostrada a pedaggio realizzata in regime di concessione.

Tale sistema è applicato anche in altri contesti urbani, quali le tangenziali di Milano e Torino, le cui tariffe di pedaggio, però, sono soggette alle procedure di adeguamento in vigore per l'intera rete autostradale, mentre quelle relative alla tangenziale di Napoli ne sono escluse.

Il problema dei rallentamenti e delle congestioni di transito su detta tangenziale va inserito in una valutazione complessiva delle condizioni di traffico dell'area, caratterizzate da un reticolo di viabilità urbana ed extraurbana non sempre in grado di accogliere e distribuire i flussi di traffico che la tangenziale canalizza. È in corso, peraltro, da parte della società concessionaria la predisposizione di piani di potenziamento, che riguarderanno innanzitutto l'adeguamento della barriera di Capodichino.

In ordine infine a quanto detto nell'interrogazione circa la disponibilità della Tangenziale di Napoli Spa a gestire la rete di grande viabilità al servizio del capoluogo campano e del suo hinterland, si assicura che nessuna richiesta è stata fatta in tal senso da detta società all'ANAS e che nessuna iniziativa al riguardo è in atto presso l'ANAS medesima.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

PARLATO. — Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. — Per sapere:

quali interventi preventivi siano stati disposti e quando, per quali importi, a chi e come affidati, per impedire negli ultimi anni l'« annuncio dissesto » dei costoni sovrastanti la strada statale 270 che circonda l'intera isola d'Ischia;

per quali ragioni, in presenza di tali interventi preventivi, abbia potuto verificarsi negli ultimi tempi il crollo dei detti costoni a Sant'Angelo, Serrara, Fontana, Casamicciola ed Ischia Porto ed in ultimo all'altezza del chilometro 25,520;

quali siano state le cause del dissesto e gli interventi successivamente disposti, a chi siano stati affidati, per quali importi ed a seguito di quali gare;

se dopo i pregressi e gli ultimi interventi effettuati si possano escludere ulteriori movimenti franosi che sinora — a dimostrazione della insufficienza ed inadeguatezza di tutti i lavori effettuati — costituiscono una costante, con pericoli alla incolumità di persone e cose e gravi disagi alla viabilità. (4-27050)

RISPOSTA. — Il consolidamento dei costoni sovrastanti la statale n. 270 e che ricadono in zone al di fuori del demanio stradale ANAS deve essere effettuato a cura della regione Campania.

Le scarpate invece a ridosso della statale e quindi ricadenti in zone di competenza ANAS, in parte sono state già sistemate con opportuni interventi e altre, tra cui quelle in località Casamicciola e Serrara Fontana, verranno sistemate nell'ambito di due progetti già approvati dall'Azienda nazionale autonoma delle strade.

I relativi lavori, tuttavia, non possono essere appaltati in quanto mancano i necessari pareri della regione Campania, della sovrintendenza ai beni ambientali ed architettonici di Napoli e del Ministero per i beni culturali ed ambientali, che il compartimento della viabilità per la Campania ha richiesto a suo tempo e più volte poi sollecitati.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

PAVONI. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la nuova normativa in materia di assistenza sanitaria prevista con la legge n. 147 del 1990, elimina alcune cosiddette agevolazioni per i non abbienti stabilendo il limite di età di anni 55 per poter usufruire dell'esenzione dal pagamento del ticket sui medicinali e prestazioni sanitarie;

alcuni soggetti pur percependo la pensione cosiddetta minima d'inabilità cat. 10/COM ed essendo affetti da gravi malattie cardio vascolari come la stenosi mitralica con frequenti crisi di fibrillazione atriale e sottoposti ad intervento cardiocirurgico, non avendo raggiunto il limite di età a 55 anni, non possono usufruire di quanto disposto dalla legge stessa;

se non si ravvisi l'opportunità di assumere idonee iniziative affinché nei modi e nelle sedi opportune sia abolito il limite di età dei 55 anni per una serie ben definita e circoscritta di particolari forme morbose. (4-27191)

RISPOSTA. — *In merito alle preoccupazioni espresse per l'eliminazione di talune agevolazioni a favore dei non abbienti attribuite alla legge 29 dicembre 1990, n. 407 (ivi erroneamente citata come « 147 »), deve farsi rilevare che detta legge non ha introdotto alcun limite di età per fruire dell'esenzione dal pagamento della quota di partecipazione alla spesa sanitaria, cosiddetta ticket, mentre il requisito dell'età risulta contemplato, ad altro fine, dalla precedente legge 25 gennaio 1990, n. 8, il cui articolo 3, comma 1, ha previsto per i soli pensionati (non, quindi, per i non abbienti) il limite di età di 55 anni per le donne e di 60 per gli uomini.*

Ciò doverosamente premesso, una volta così precisato che nel sistema attuale introdotto dalle leggi surrichiamate le cosiddette esenzioni per motivi di reddito dal pagamento del ticket sono riconosciute ai soli pensionati e, in altra sede assistenziale a carico dei comuni, agli indigenti, in merito

agli altri quesiti posti si soggiunge che, viceversa, tutti i soggetti comunque affetti da una o più delle forme morbose individuate dal decreto ministeriale 1° febbraio 1991 (Gazzetta Ufficiale 7 febbraio 1991, n. 32) — ora integrato dal recentissimo decreto ministeriale 5 settembre 1991 — (Gazzetta Ufficiale settembre 1991), entrambi emanati ex articolo 5, comma 3, di detta legge n. 407 del 1990, fra le quali (articolo 1, n. 1, ed articolo 3) figurano anche le affezioni dell'apparato cardio-vascolare citate nell'interrogazione, sono ammesse a fruire dell'esenzione dal pagamento della quota di partecipazione alla spesa sanitaria per le prestazioni ivi indicate, indipendentemente dall'età.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Marinucci.

RUSSO FRANCO, RUTELLI e RONCHI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — in relazione all'incidente mortale di cui è rimasto vittima Angelo Gatti, operaio della (Beta utensili) di Sovico (MI) —:

quale sia stata la dinamica dei fatti;

quali misure di sicurezza siano previste per lavorazioni quali quella che stava eseguendo la vittima;

quali provvedimenti si intendano adottare per evitare che simili drammatici episodi abbiano a ripetersi e per arrestare la gravissima catena di incidenti che colpisce il Paese;

se, in tal senso, intenda fare qualche cosa per superare l'attuale atteggiamento delle autorità e degli enti competenti in materia di prevenzione, sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, che gli interroganti ritengono censurabile per l'inerzia dimostrata. (4-17322)

RISPOSTA. — *Il mortale infortunio sul lavoro di cui è rimasto vittima il lavoratore Angelo Gatti, operaio dipendente dell'impresa Beta Utensili di Sovico (Milano) si è verificato il 6 dicembre 1989 verso le ore nove del mattino. Subito avvertito dalla stazione dei carabinieri di Biassono, il competente servizio di igiene prevenzione e sicurezza negli*

ambienti di vita e di lavoro dell'unità sanitaria territorialmente interessata inviava un proprio tecnico con funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria per un immediato sopralluogo presso detto stabilimento e per ogni indagine amministrativa del caso.

Svolti i primi, sommari accertamenti e raccolte le testimonianze degli altri lavoratori presenti al momento dell'incidente, detto funzionario disponeva il sequestro cautelativo della macchina sabbiatrice Banfi collegata all'infortunio, redigendo, nel contempo, un verbale di contravvenzione per le diverse violazioni di norme di prevenzione anti-infortuni subito accertate riguardo alle effettive modalità d'impiego della stessa apparecchiatura.

Veniva così accertato che, al momento dell'infortunio il lavoratore stava eseguendo un lavoro di pulizia al di sotto della sabbiatrice, allorché nel reparto non erano presenti altri lavoratori.

Accadeva allora che, per motivi non ancora accertati o, meglio, non ancora portati a conoscenza di questo ministero nonostante il lungo tempo trascorso, il corpo rotante (cosiddetto bicchiere) della macchina si ribaltasse improvvisamente andando a schiacciare inevitabilmente contro il basamento della stessa il lavoratore che si trovava sotto di essa disteso in posizione prona.

Già le prime constatazioni dell'ispettore sanitario, trasposte in detto verbale di contravvenzione nei confronti dell'impresa titolare dello stabilimento, potevano rilevare l'evidente inadeguatezza del comando a leva del movimento del bicchiere, perché palesemente non protetto contro gli azionamenti accidentali, come pure la mancanza di un'indispensabile segretazione, contro il rischio di schiacciamenti, nella zona inferiore della macchina compresa fra il bicchiere ed il basamento.

Risultava, purtroppo, evidente che entrambe le infrazioni dianzi descritte ad altrettante prescrizioni antinfortunio potevano, nella circostanza, ritenersi all'origine del mortale incidente sul lavoro.

A seguito di esso, inoltre, le rappresentanze interne dei lavoratori addetti allo stabilimento Beta Utensili chiedevano al succitato, competente servizio di igiene e preven-

zione dell'unità sanitaria locale un'indagine globale, a tutela della loro salute ed incolumità, sull'osservanza da parte dell'impresa titolare delle prescrizioni di legge in materia vigenti.

Tale indagine ha puntualmente individuato tutta una serie di carenze e di irregolarità che comportavano urgenti iniziative di ripristino e di bonifica a salvaguardia dei lavoratori e che, come tali, hanno formato oggetto di rapporto all'autorità giudiziaria e di specifiche, vincolanti prescrizioni per i rappresentanti dello stabilimento.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Marinucci.

SERVELLO, BAGHINO e MATTEOLI.
— Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

in relazione all'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978 sulla eliminazione delle barriere strutturali nei trasporti ferroviari per i miodistrofici e gli handicappati, quali siano gli ostacoli che impediscono, ancora oggi, la realizzazione di vetture con elevatore incorporato, per i disabili costretti in carrozzine, in modo da favorirne l'accesso, e nello stesso tempo dotato di adeguati arresti o ancoraggi al pavimento delle vetture per le carrozzine stesse;

se non ritenga che questa soluzione, prospettata e patrocinata, ancora dal 1983, dall'Unione italiana lotta alla distrofia muscolare eviterebbe il previsto ricorso — nella realtà molto aleatorio — agli elevatori mobili e, nelle stazioni dove mancano — cioè in quasi tutte salvo forse una decina delle più importanti — al sostitutivo, volenteroso ma pericoloso ricorso al sistema « manuale »;

infine, quale credito si possa o si debba dare alle affermazioni dell'amministratore straordinario delle FF.SS. che in una dichiarazione rilasciata l'8 dicembre u.s., ha affermato che « i portatori di handicap sono una delle fasce di clientela verso le quali le Ferrovie hanno la maggior attenzione e ne dovranno avere sempre più in futuro », e soprattutto se a dette parole

si intenda dare un concreto seguito a quelle iniziative tecnico-operative che la categoria dei disabili attende da anni.

(4-24185)

RISPOSTA. — Gli uffici della direzione generale Motorizzazione civile trasporti in concessione, competenti in materia, sono molto attenti nel richiedere, in sede di approvazione di nuovi progetti, che i nuovi impianti ed i nuovi mezzi di trasporto presentino caratteristiche tali da facilitarne al massimo l'uso da parte di persone disabili in armonia con lo spirito dell'attuale legislazione. Si rammenta, a titolo di esempio, il caso delle metropolitane in cui per i disabili sono previsti ascensori in alternativa alle scale mobili.

Per quanto riguarda poi le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa gli uffici competenti hanno potuto intervenire concretamente in occasione di ammodernamenti di ampia portata previsti su alcune ferrovie.

In tali casi, in sede di approvazione dei progetti di massima, è stato prescritto esplicitamente di prevedere gli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Inoltre il materiale rotabile per metropolitane di nuova costruzione è attualmente dotato di dispositivi di varia natura per facilitare l'accesso di persone disabili, quali ad esempio aree riservate nella vettura per il posizionamento e l'aggancio di carrozzelle, dispositivi acustici per la localizzazione delle porte per i non vedenti, eccetera.

Anche sul materiale rotabile tramviario di nuova costruzione sono previste pedane per l'accesso diretto di carrozzelle a bordo dei rotabili, nonché dispositivi di aggancio delle carrozzelle medesime.

Per quanto riguarda i rotabili ferroviari di nuova costruzione per le ferrovie in concessione, la loro utilizzazione da parte di persone disabili è molto spesso subordinata alle caratteristiche degli impianti fissi (banchine ed accessi alle stazioni) ed alla compatibilità con i rimanenti rotabili del parco.

Sulla materia oggetto dell'interrogazione, l'ente ferrovie dello Stato riferisce che il sistema di incarozzamento di disabili su carrozzelle adottato è stato stabilito dall'ente

nel luglio 1988 e consentiva l'offerta di un servizio mirato ad un certo numero di utenti per determinate località, utilizzando carrozzelle conformi agli orientamenti indicati nella Fiche UIC 565.3 che non prevede, come soluzione generalizzata, l'uso di elevatori incorporati.

Tale esigenza, quindi, ha portato alla realizzazione di carrozze a servizio internazionale del tipo salone e di un sistema di incarozzamento tramite elevatori a terra, di cui sono dotate tutte le stazioni interessate a tale servizio.

L'ente ferrovie dello Stato fa, altresì, presente che a prescindere da una mancanza a livello europeo di una idea comune sul sistema di incarozzamento, ed in via generale del trasporto di persone handicappate, la maggior parte delle amministrazioni ferroviarie europee è ricorsa a sistemi di elevazione non incorporati nella vettura (rampe ed elevatori a mano ed elettrici) e tende, per il futuro, alla conservazione di tale orientamento.

I motivi più volte concordemente individuati dalle varie reti, in occasione di convegni internazionali, circa l'ubicazione dell'elevatore a terra, vanno ricercati nella salvaguardia delle caratteristiche peculiari di affidabilità e regolarità proprie dell'esercizio ferroviario.

L'ente ferrovie dello Stato, comunque, segue con attenzione l'evoluzione della domanda di trasporto handicappati ed è disponibile a formulare delle ipotesi tecniche di sistemi di incarozzamento incorporati nel veicolo, purché questi risultino conformi alle esigenze di un sistema globale di trasporto handicappati che dovrà essere formulato, come più volte richiesto dall'ente stesso, dal Ministero degli affari sociali, quale rappresentante delle varie associazioni nazionali handicappati.

In merito ai sistemi di ancoraggio a terra delle carrozzine l'ente fa sapere infine che, benché la succitata Fiche 565.3 non preveda dei sistemi di ancoraggio della carrozzella stessa alla vettura, è stato inserito in progetto un sistema di fissaggio mediante un meccanismo per l'ancoraggio delle ruote e cinture di sicurezza al fine di rispondere alle predette esigenze di sicurezza. Tale sistema,

comunque, è in via di adozione sulle carrozze in fase di costruzione e verrà quanto prima esteso alle carrozze già in esercizio.

Comunque, l'attuale sistema di assistenza alla clientela disabile è organizzato non solo per sopperire laddove esistono barriere architettoniche — la cui progressiva eliminazione è realizzata secondo un programma distinto per fasi — ma anche per rendere più confortevole la permanenza dei portatori di handicap negli ambienti ferroviari.

In tal senso l'ente ferrovie dello Stato conferma l'attenzione e il costante impegno delle ferrovie italiane a promuovere tutte le possibili iniziative tecniche e commerciali per favorire i viaggi per ferrovia dei portatori di handicap.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

SINESIO, AUGELLO, SAPIENZA, LAT-TERI, LOMBARDO, RUSSO FERDINANDO, ALESSI, CARDINALE e SPINA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere quali provvedimenti sono allo studio per arginare il triste fenomeno degli incidenti stradali per lo più con esito mortale che si verificano sulla strada statale n. 640 di Porto Empedocle all'altezza del km 55720 dove esiste un pericolosissimo incrocio con la provinciale n. 6 che porta a San Cataldo. Detta strada statale che collega Porto Empedocle-Agrigento-Caltanissetta e tutto l'entroterra delle due province sia con l'autostrada Palermo-Catania, presso Caltanissetta, sia con la zona costiera della provincia di Agrigento, è caratterizzata da intenso traffico, per cui a parere degli interroganti si rende indifferibile la realizzazione di adeguate opere per ovviare al predetto inconveniente.

(4-26896)

RISPOSTA. — Nel contesto della viabilità di grande comunicazione in Sicilia, la strada statale n. 640 riveste preminente importanza, in quanto costituisce asse di comunicazione della Sicilia orientale e dello stretto di Messina con la Sicilia sud-occidentale. Essa è altresì l'unico itinerario stradale che collega Agrigento con Caltanissetta e tutto l'entro-

terra delle due province con l'autostrada A19 e Porto Empedocle, di talché è caratterizzata da intenso traffico, con elevata incidenza di quello pesante.

Infatti il tracciato della statale n. 640 ha inizio a Porto Empedocle e, poggiando verso nord-est, aggira Agrigento incrociando la strada statale n. 115 al chilometro 6,637 per puntare, sempre in direzione nord-est su Caltanissetta che raggiunge dopo un percorso di chilometri 65 circa. La statale prosegue poi fino al chilometro 72,570, laddove raggiunge l'autostrada A19 Palermo-Catania in corrispondenza dello svincolo d'Imera (svincolo per Caltanissetta).

Di detto tracciato, quello tra Porto Empedocle e Caltanissetta è gestito dal compartimento ANAS per la Sicilia mentre quello successivo, fino alla A19, è stato realizzato ed è gestito dall'ufficio speciale dell'ANAS.

La strada statale, nel tronco Agrigento-Caltanissetta, in rapporto all'epoca di costruzione ed ai criteri di realizzazione esistenti, presenta numerosi innesti a raso di strade secondarie e accessi di privati, che ne rendono particolarmente pericolosa la transibilità.

Tra gli innesti a raso a maggior rischio esistenti lungo la strada statale n. 640 è ricompreso quello al chilometro 55,720 con la strada provinciale n. 6 per l'abitato di San Cataldo, a causa del notevole volume di traffico che si svolge lungo le due arterie interessate. Al fine di limitarne la pericolosità, l'ANAS ha impegnato su detta statale larga parte delle risorse finanziarie disponibili, curando particolarmente la segnaletica stradale e le strutture di sicurezza.

Lo stralcio triennale 1991-1993 del piano decennale della viabilità di grande comunicazione, prevede per la strada statale n. 640 la sistemazione dell'innesto di San Cataldo per un importo di lire 10 miliardi ed interventi vari di sistemazione, tra Porto Empedocle e Caltanissetta, per un importo di 70 miliardi di lire.

Il compartimento ANAS di Palermo ha redatto il progetto relativo alla sistemazione di San Cataldo; esso ha riportato tutti i benestari di rito ed ora è all'esame della direzione generale dell'ANAS. Detto progetto, che prevede una spesa di oltre 10 miliardi di

lire, è finalizzato a razionalizzare ed adeguare l'esistente incrocio a raso con la costruzione di uno svincolo a piani sfalsati che comporterà, tra l'altro, la realizzazione di alcune corsie di collegamento attualmente mancanti, che renderanno più agevoli e corrette le manovre di immissione con la strada provinciale.

Lo stesso compartimento ha poi iniziato le progettazioni finalizzate a sistemare ed adeguare la tratta tra Porto Empedocle e Caltanissetta, nell'ambito delle risorse previste a tal fine dallo stralcio triennale 1991-1993 e ammontanti, come dianzi detto, a 70 miliardi di lire.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Prandini.

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

il regolamento di Polizia Ferroviaria (decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753) nel capitolo II ammette il trasporto di animali in vettura a titolo gratuito solo in tre casi, di cui uno riguarda giustamente i cani-guida per ciechi ai sensi della legge 37/1974; gli altri due casi previsti riguardano invece il trasporto di cani da caccia se condotti da cacciatori muniti di fucile e di licenza di caccia ed il trasporto di zimbelli (civette ed altri uccelli da richiamo) trasportati sempre da cacciatori;

è consentito, sempre a titolo gratuito, il trasporto come colli a mano di 500 cartucce da fucile cariche o fino a grammi 1.250 di polvere da sparo per solo uso di caccia —;

se non ritenga opportuno rivedere tale normativa che prevede discutibili agevolazioni a favore della categoria dei cacciatori risultando alquanto difficoltoso comprenderne il criterio informatore, soprattutto quando solo una delle tre fattispecie previste, il trasporto gratuito in vettura di cani-guida per ciechi, risponde a esigenze di utilità pubblica. (4-21608)

RISPOSTA. — Il decreto del Presidente della Repubblica dell'11 luglio 1980, n. 753, all'articolo 16 stabilisce che il trasporto di animali al seguito dei viaggiatori, ove ammesso, sia regolato da apposite disposizioni emanate dall'azienda esercente.

Nel testo delle « Condizioni a tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » (approvato con regio decreto-legge del 25 gennaio 1940, n. 9, convertito in legge del 13 maggio 1940, n. 674) che riguarda esclusivamente l'ente, sono previste in favore della categoria dei cacciatori le agevolazioni citate dagli interroganti.

L'ente ferrovie dello Stato fa sapere che, in occasione della prevista delegificazione della normativa del trasporto sulle ferrovie dello Stato, è proprio intendimento rivedere in termini più commerciali l'intera materia, dovendo la sua attività essere improntata essenzialmente a criteri di economicità ed efficienza.

Per quanto concerne, invece, le ferrovie sottoposte al controllo di questo dicastero, da indagini in proposito svolte presso le principali aziende ferroviarie di competenza, è emerso che il trasporto di cacciatori in ferrovia, effettuato con gli stessi criteri adottati dall'ente ferrovie dello Stato, ha ormai da molti anni assunto dimensioni assolutamente irrilevanti anche in relazione allo sviluppo della motorizzazione privata.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

TESTA ANTONIO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:

che la tratta ferroviaria Rovigo-Padova è di primaria importanza per l'economia della regione, essendo largamente utilizzata da lavoratori pendolari e da studenti;

che tale tragitto (44 Km) viene percorso dal treno locale in 65 minuti invece dei 51 previsti, ma che in entrambi i casi si tratta di velocità molto modeste;

che il Piano Regionale dei Trasporti approvato il 23 febbraio 1990 dal consiglio regionale del Veneto delinea un progetto di servizio ferroviario metropolitano regio-

nale che dovrebbe collegare le aree gravitanti tra Venezia, Padova, Treviso e Vicenza, escludendo però l'area di Rovigo;

che il servizio ferroviario mattutino da Rovigo per Padova è sovente sovraffollato, richiedendo dunque un aumento delle carrozze o della frequenza dei convogli;

che la fascia pomeridiana del suddetto servizio risulta essere sguarnita;

che la carenza del servizio ferroviario si riflette negativamente sulla situazione già grave del trasporto su strada nella regione —

se è a conoscenza della situazione di cui sopra;

quali provvedimenti intenda assumere per ovviare alle carenze del su indicato servizio e per adeguarlo alle esigenze dei cittadini e dell'economia regionale.

(4-23454)

RISPOSTA. — *Il tempo di percorrenza mediamente impiegato sulla tratta Rovigo-Padova di 65 minuti invece dei 51 previsti dal treno n. 11480 è in funzione della marcia dell'espresso 130, proveniente dalla Sicilia e dei rallentamenti dovuti ai lavori di potenziamento della linea. Comunque, ogni attenzione sarà posta dall'ente ferrovie dello Stato per ridurre al minimo tale ritardo.*

Per quanto riguarda il sovraffollamento del treno 2882 (partenza da Rovigo alle ore 6.56 arrivo a Padova alle ore 7.33), l'ente informa che dal 19 novembre 1990 è stata aggiunta in composizione al convoglio una carrozza per ridurre le conseguenze.

In ordine poi all'opportunità di potenziare il collegamento nella fascia pomeridiana, le ferrovie dello Stato fanno presente che con l'orario estivo in vigore dal 2 giugno scorso il treno diretto 2885 parte da Padova con un posticipo di 60 minuti rispetto al precedente orario.

Viene sottolineato, inoltre, che ai fini della realizzazione del sistema di trasporto pubblico nella zona metropolitana comprendente molte città venete, l'articolo 2 della convenzione stipulata il 16 giugno 1990 tra la regione Veneto, la direzione generale della

Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) e l'ente ferrovie dello Stato prevede che siano presi in considerazione i servizi ferroviari svolti a supporto delle modalità comprensoriali e di quelle regionali all'interno della zona metropolitana diffusa facente capo ai quattro poli urbani (Venezia, Padova, Vicenza e Treviso) ed alle aste di adduzione di traffico provenienti dal Veneto orientale (Portogruaro, San Donà di Piave, Conegliano), dal nord (Calalzo, Belluno, Trento, Bassano, Schio), da ovest (Verona) e da sud (Legnago, Rovigo, Chioggia).

Pertanto, i collegamenti ferroviari saranno migliorati anche sulla tratta Rovigo-Padova, presupposto necessario per la realizzazione di un equilibrato sistema di trasporti dei viaggiatori che interessa città come Trieste, Venezia, Bologna, Firenze e Roma.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

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

nell'ambito della ristrutturazione e della riorganizzazione dell'Ente ferrovie dello Stato sono stati presi alla stazione di Chiuduno sulla Bergamo-Brescia, gravi provvedimenti;

il personale da sette unità è stato ridotto ad una e la biglietteria rimane aperta un assai minor numero di ore;

con la biglietteria rimane chiusa anche la sala d'aspetto e ciò provoca non poco nocimento ai viaggiatori in quanto, pur essendo di piccole dimensioni, offre pur sempre un riparo in caso di pioggia e di freddo —;

se intenda assumere iniziative urgenti, di concerto con i responsabili del dipartimento delle ferrovie dello Stato al fine di poter disporre almeno della sala di attesa per le 16 ore che intercorrono fra il primo e l'ultimo treno che fermano alla stazione di Chiuduno, come del resto avviene in stazioni vicine e non certo più importanti.

(4-25989)

RISPOSTA. — *Il provvedimento di sospensione notturna della linea Bergamo-Rovato adottato nel 1989 e la recente automazione del PL chilometro 36,887, già manovrato dalla fermata di Chiuduno, hanno nel tempo reso superfluo il presenziamento continuo di tale impianto; attualmente esso è presenziato da un agente che provvede alla vendita dei biglietti dalle ore 6,05 alle ore 10,17 e dalle ore 13,20 alle ore 16,10 nei giorni da lunedì a venerdì.*

Per quanto riguarda la sala di attesa l'ente informa che la stessa viene aperta, con un dispositivo a tempo, 15 minuti prima del passaggio del primo treno e chiusa 15 minuti dopo il passaggio dell'ultimo treno: rimane così aperta dalle ore 5,15 alle ore 22,30.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.

VALENSISE. — *Al Ministro delle finanze. — Per conoscere:*

le ragioni per le quali a Reggio Calabria non vi sia alcuna « libreria depositaria » per la vendita della Gazzetta Ufficiale, nonostante l'importanza della città;

i criteri seguiti nella localizzazione delle « librerie depositarie » e, in genere, per la diffusione della Gazzetta Ufficiale, introvabile in troppe zone d'Italia, nonostante la necessità per fasce amplissime di cittadini di seguire i fascicoli, ad esempio, dedicati ai concorsi. (4-24053)

RISPOSTA. — *L'istituto Poligrafico e Zecca dello Stato ha riferito che nella città di Reggio Calabria opera come distributrice della Gazzetta Ufficiale la libreria Pirola Maggioli, sita in via Bruno Buozzi n. 23.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Foti.

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

se, in considerazione dello sviluppo turistico e dell'importanza economica che caratterizzano Vibo Valentia ed il suo

circondario, non si ritenga di realizzare la fermata alla Stazione di Vibo-Pizzo della coppia di Convogli « intercity » 560-561 e 564-565;

se, per le stesse ragioni, e in particolare, per favorire il flusso turistico, non si ritenga di dirottare via Tropea-Vibo Marina i treni espressi 810-811. (4-25469)

RISPOSTA. — *Per quanto attiene alla richiesta di assegnazione della fermata a Vibo Valentia-Pizzo dei treni IC 560/561 e 564/565, i collegamenti veloci IC fra la Sicilia/Calabria e Roma sono stati più che raddoppiati negli ultimi anni e la loro buona utilizzazione ha confermato la tesi che quote maggiori di mercato sono acquisibili con una migliore velocità commerciale.*

Risulterebbe assolutamente penalizzante, per la funzione propria di detti treni, assegnare fermate per servizio viaggiatori in località in cui è difficilmente ipotizzabile un positivo riscontro in termini di considerevole domanda di trasporto.

Le ferrovie dello Stato, pertanto, ritengono che l'assegnazione di una fermata aggiuntiva si tradurrebbe in una diminuita affidabilità dei collegamenti intercity interessati.

D'altronde, la stazione di Vibo Valentia è ubicata a circa metà percorso fra Gioia Tauro e Lamezia, sulla direttrice tirrenica Reggio Calabria-Roma, località dove gli IC in questione effettuano fermata. Le località intermedie, non di fermata di treni IC, compresa la Vibo Valentia, possono usufruire dei veloci collegamenti utilizzando treni locali con trasbordo nelle stazioni di fermata oltre l'offerta, che sulle distanze medio-lunghe, è garantita da altre tipologie di treni.

Per quanto attiene alla richiesta di dirottare i treni 811/810 via Tropea, l'ente ferrovie dello Stato fa presente che il loro istradamento sulla vecchia linea comporterebbe l'assegnazione di ulteriori fermate ed un allungamento complessivo della percorrenza di circa un'ora per cui si verrebbe a penalizzare eccessivamente la clientela di origine e destinazione.

Peraltro le esigenze della clientela turistica sono soddisfatte dai numerosi collega-

menti notturni e diurni che già servono la linea sia con treni completi che con servizi diretti.

Viene aggiunto, infine, che per il periodo estivo, in cui le località comprese nel tratto di linea Eccellente-Rosarno via Tropea sono interessate da un notevole flusso turistico, il

maggior prevedibile traffico viaggiatori viene validamente fronteggiato con i treni straordinari all'uopo previsti.

Il Ministro dei trasporti: Bernini.