

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

398^a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 21 GENNAIO 1986

Presidenza del vice presidente OSSICINI,
indi del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	PARLAMENTO EUROPEO	
		Trasmissione di documenti	Pag. 7
PARLAMENTO IN SEDUTA COMUNE		INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
Convocazione	3	Svolgimento:	
COMMISSIONI PERMANENTI		* LIBERTINI (PCI)	7, 10, 21
Variazioni nella composizione	3	antonastaso, sottosegretario di Stato per i	
DISEGNI DI LEGGE		trasporti	9, 10 e passim
Annunzio di presentazione	3	BATTELLO (PCI)	12, 14
Assegnazione	3	VENTURI (DC)	15
Presentazione di relazioni	4	VOLPONI (PCI)	17
GOVERNO		* CALICE (PCI)	20
Richieste di parere per nomine in enti pub-		COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	24, 29
blici	4	GIUSTINELLI (PCI)	26
Trasmissione di documenti	4	* NESPOLO (PCI)	27
PETIZIONI		DE SABBATA (PCI)	31
Annunzio	5	Apposizione di nuove firme ad interpellanze ..	32
DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCE-		Annunzio di risposte scritte ad interrogazio-	
DERE IN GIUDIZIO		ni	32
Trasmissione	6	Interrogazioni, già assegnate a Commissioni	
CORTE DEI CONTI		permanenti, da svolgere in Assemblea	32
Trasmissione di relazioni sulla gestione fi-		Annunzio di interpellanze e interrogazioni ..	32, 33
nanziaria di enti	6	Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	35
		ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI	
		MERCOLEDÌ 22 GENNAIO 1986	35

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore

Presidenza del vice presidente OSSICINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

ROSSI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 16 gennaio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Abis, Brugger, Filetti, Riva Massimo, Russo.

Parlamento in seduta comune, convocazione

PRESIDENTE. Il Parlamento in seduta comune è convocato per giovedì 6 febbraio 1986, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno: «Votazione per l'elezione di tre giudici della Corte costituzionale».

Commissioni permanenti, variazioni nella composizione

PRESIDENTE. Su designazione del Gruppo della Sinistra indipendente sono state apportate le seguenti variazioni alla composizione delle Commissioni permanenti:

11^a Commissione permanente: il senatore Ossicini entra a farne parte; il senatore Alberti cessa di appartenervi;

12^a Commissione permanente: il senatore Alberti entra a farne parte; il senatore Ossicini cessa di appartenervi.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

PRESIDENTE. In data 20 gennaio 1986, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro per la funzione pubblica:

«Istituzione della nona qualifica funzionale nelle Amministrazioni dello Stato» (1641);

dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale:

«Scioglimento dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per le ostetriche (EN-PAO) e disciplina del trattamento previdenziale delle ostetriche» (1642).

In data 20 gennaio 1986, è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del:

CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE. — «Modifica dell'articolo 15 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, concernente l'istituzione del servizio sanitario nazionale» (1643).

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 1^a Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

Deputati Visco ed altri. — «Norme relative al collegamento tra i sistemi informativi

dell'anagrafe tributaria del Ministero delle finanze e del Parlamento della Repubblica» (1615) (*Approvato dalla 1^a Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 5^a e della 6^a Commissione;

«Proroga del termine previsto dall'articolo 2 della legge 5 agosto 1981, n. 453, per l'esercizio da parte del Governo della delega per il trasferimento di funzioni alla regione Valle d'Aosta» (1621);

alla 7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

VALENZA ed altri. — «Istituzione di un ordinamento autonomo per le attività di danza e misure di promozione e sostegno del settore» (1604), previ pareri della 1^a e della 5^a Commissione;

alla 12^a Commissione permanente (Igiene e sanità):

«Misure urgenti per assicurare talune prestazioni di assistenza sanitaria nell'anno 1985» (1602), previ pareri della 1^a, della 5^a e della 6^a Commissione.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

PRESIDENTE. A nome della 3^a Commissione permanente (Affari esteri), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Orlando, in data 20 gennaio 1986, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della terza Convenzione tra la Commissione e il Consiglio delle Comunità europee e gli Stati membri delle stesse, da una parte, e gli Stati ACP dall'altra, con 8 Protocolli, Atto finale e 54 Allegati, firmati a Lomé l'8 dicembre 1984, nonchè dell'Accordo interno relativo ai provvedimenti da prendere e alle procedure da seguire per l'applicazione della predetta terza Convenzione e dell'Accordo interno sul finanziamento e la gestione degli aiuti comunitari, firmati a Bruxelles il 19 febbraio 1985» (1291);

dal senatore Vella, in data 16 gennaio 1986, sul disegno di legge: «Ratifica ed ese-

cuzione dell'Atto costitutivo del Centro internazionale di ingegneria genetica e biotecnologia, adottato a Madrid il 13 settembre 1973, e del Protocollo sulla istituzione del Centro stesso adottato dalla Riunione dei plenipotenziari a Vienna il 4 aprile 1984» (1376).

A nome della 5^a Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali), in data 17 gennaio 1986, sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Pagani Antonino, sul disegno di legge: «Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno» (969-B-bis) (*Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica*);

dal senatore Castiglione, sul disegno di legge: «Incentivi per il rilancio dell'economia delle province di Trieste e Gorizia» (1617) (*Approvato dalla 5^a Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

PRESIDENTE. Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del commendator Ennio Grandi a presidente dell'Ente nazionale corse al trotto (n. 105).

Tale richiesta, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, è stata deferita alla 9^a Commissione permanente (Agricoltura).

Governo, trasmissione di documenti

PRESIDENTE. Con lettera del 15 gennaio 1986, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel quarto trimestre 1985 — concernenti lo scioglimento dei consigli comunali

di Montacuto (Alessandria), Scarperia (Firenze), Cotronei (Catanzaro) e Maracalagonis (Cagliari).

Il Ministro del tesoro, onorevole Giovanni Gorla, ha inviato la seguente lettera:

«Sen. Prof. Amintore FANFANI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

Signor Presidente,

in adempimento al disposto dell'articolo 10, 1° comma del decreto-legge 30 dicembre 1985, n. 789, mi pregio comunicare che il Consiglio di Amministrazione della Cassa depositi e prestiti, nella seduta odierna, ha stimato in 8 mila miliardi l'importo attivabile per gli investimenti agli enti locali nell'anno 1986.

In aggiunta al suddetto importo sono stati destinati ai finanziamenti le seguenti somme:

lire 2.000 miliardi per opere di edilizia scolastica, ai sensi dell'articolo 11, 5° comma di detto decreto legge;

lire 200 miliardi per la costruzione, ampliamento, armamento ed acquisizione del materiale rotabile delle ferrovie metropolitane dei Comuni di Roma, Milano, Torino, Napoli e Genova, ai sensi dell'articolo 10, 7° comma del richiamato decreto legge;

lire 400 miliardi per la concessione di mutui ventennali per la costruzione, l'ampliamento, la ristrutturazione di acquedotti, fognature ed impianti di depurazione, ai Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, ai sensi dell'articolo 10, comma 3° del ripetuto decreto-legge n. 789 del 1985.

La prego di accogliere, Signor Presidente, l'espressione del mio più vivo ossequio.

f.to Giovanni GORLA»

Di tale lettera è stata inviata copia alla 6^a Commissione permanente.

Il Ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica, con lettera in data 15 gennaio 1986, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2 della legge 14 ottobre 1974, n. 652, la relazione sulla gestione del Fondo

speciale per la ricerca applicata, per il periodo 1° luglio 1984 - 30 giugno 1985 (*Doc. LXII*, n. 3).

Detto documento sarà inviato alle Commissioni permanenti 5^a, 7^a e 10^a.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 18 gennaio 1986, ha trasmesso — ad integrazione della relazione redatta dal Sottosegretario di Stato delegato per gli interventi di emergenza nel Terzo Mondo (*Doc. LXXXI*, n. 3), già annunciata all'Assemblea nella seduta dell'11 dicembre 1985 — una nota aggiuntiva alla relazione stessa (*Doc. LXXXI*, n. 3-*bis*).

Detto documento sarà inviato alla 3^a Commissione permanente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri — per conto del Garante dell'attuazione della legge 5 agosto 1981, n. 416 — con lettera in data 18 gennaio 1986, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9, ultimo comma, della citata legge, copia della comunicazione in data 16 gennaio 1986, con relativi allegati, del Garante stesso.

Detta comunicazione sarà inviata alla 1^a Commissione permanente.

Petizioni, annuncio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare lettura del sunto delle seguenti petizioni pervenute al Senato.

ROSSI, segretario:

Il signor Giuseppe Filippini, da Salò (Brescia), chiede un provvedimento legislativo per stabilire la decadenza automatica dei consigli regionali, provinciali e comunali i quali, entro un determinato lasso di tempo dal proprio insediamento, non abbiano provveduto ad eleggere gli organi di governo dei rispettivi enti locali. (*Petizione* n. 111).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede una modifica degli articoli 56 e 57 della Costituzione al fine di ridurre il numero dei deputati e dei senatori. (*Petizione* n. 112).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per legalizzare il ricorso all'eutanasia. (*Petizione* n. 113).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per modificare il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, in materia di rapporto di lavoro del personale dei trasporti. (*Petizione* n. 114).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per l'introduzione dell'insegnamento dell'educazione sessuale nella scuola. (*Petizione* n. 115).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo al fine di attribuire riconoscimenti di natura giuridica ed economica agli insigniti di onorificenze della Repubblica. (*Petizione* n. 116).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per la riduzione del numero dei ministri e dei sottosegretari. (*Petizione* n. 117).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per la riduzione del personale addetto ai Gabinetti dei ministri ed alle segreterie particolari dei sottosegretari. (*Petizione* n. 118).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di una sezione della Corte dei conti. (*Petizione* n. 119).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, esprime la comune necessità di provvedere alla ristrutturazione dei servizi di trasporto pubblico operanti nella regione Lazio. (*Petizione* n. 120).

Il signor Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo per l'introduzione del servizio militare volontario femminile. (*Petizione* n. 121).

Il signor Domenico Bianchino, da Terni, chiede un provvedimento legislativo che, a

modifica di quanto disposto dalla legge 8 agosto 1977, n. 533, consenta agli assegnatari dell'edilizia residenziale pubblica l'accesso alla proprietà dell'alloggio. (*Petizione* n. 122).

Il signor Domenico Bianchino, da Terni, chiede provvedimenti legislativi che rafforzino l'effettività del diritto alla difesa, sancito dal secondo comma dell'articolo 24 della Costituzione. (*Petizione* n. 123).

Il signor Sebastiano Bianca, da Napoli, chiede modifiche alla legge 3 marzo 1951, n. 178, al fine di disciplinare l'uso da parte dei cittadini italiani delle onorificenze conferite da Ordini non nazionali, da Stati esteri o da enti privati. (*Petizione* n. 124).

Il signor Michele Milione, da Sant'Antonio di Pontecagnano (Salerno), chiede provvedimenti legislativi per la riduzione dell'orario di lavoro, per combattere la disoccupazione e per regolamentare il diritto di sciopero. (*Petizione* n. 125).

PRESIDENTE. Queste petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, trasmissione

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia, con lettera in data 18 gennaio 1986, ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Grassi Bertazzi, per i reati di cui agli articoli 110, 117, 81 capoverso, 315, 61 numero 7 del codice penale (concorso in malversazione a danno di privati, continuata ed aggravata) e all'articolo 416, primo periodo, del codice penale (associazione per delinquere) (*Doc. IV, n. 68*).

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 16 gennaio 1986, ha trasmesso, in adempimento al di-

sposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale di studi romani, per l'esercizio 1983 (*Doc. XV, n. 94*).

Detto documento sarà inviato alla 7ª Commissione permanente.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

PRESIDENTE. Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di tre risoluzioni, approvate da quell'Assemblea rispettivamente il 14 e il 15 novembre e l'11 dicembre 1985:

«sulla Quattordicesima relazione della Commissione delle Comunità europee sulla politica di concorrenza» (*Doc. XII, n. 129*);

«recante chiusura della procedura di consultazione del Parlamento europeo sulla proposta della Commissione delle Comunità europee al Consiglio concernente una decisione relativa allo sviluppo coordinato di procedure amministrative informatizzate (progetto CD)» (*Doc. XII, n. 130*);

«a seguito della discussione sulle dichiarazioni del Consiglio e della Commissione rese dopo la riunione del Consiglio europeo del 2 e 3 dicembre 1985 a Lussemburgo» (*Doc. XII, n. 131*).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

La prima interpellanza è del senatore Libertini:

LIBERTINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se sono praticabili alcuni limitati provvedimenti che renderebbero migliori le condizioni di viaggio nelle ferrovie e faciliterebbero la stessa organizzazione dell'Azienda.

In particolare, l'interpellante chiede se sia possibile:

1) introdurre in modo generalizzato la pratica di biglietti ferroviari *open*, da oblitare alla partenza;

2) diffondere l'impianto delle bigliettatrici automatiche, come quelle installate in modo limitato alla stazione di Milano;

3) offrire all'utente l'alternativa tra il rimborso o il rinnovo di validità del biglietto, nel caso esso non possa essere utilizzato;

4) valutare con precisione l'effetto che ha avuto sinora sulla domanda l'aumento dei prezzi degli abbonamenti nella stessa misura per le brevi distanze (dove sono usati quasi tutti i giorni) e sulle distanze più lunghe, per verificare se non sia il caso di rivedere questa tariffazione.

(2-00306)

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **LIBERTINI.** Signor Presidente, vorrei preliminarmente osservare che è sempre deplorabile una risposta tardiva ad interpellanze e ad interrogazioni; intendo con questo sollevare un problema non solo specifico, ma generale, richiamando su di esso l'attenzione della Presidenza del Senato. Infatti, l'istituto dell'interpellanza e dell'interrogazione ha valore se consente realmente un concreto controllo del Parlamento sui processi che sono in corso. Se questo controllo avviene *ex post*, quando i fatti sono accaduti da molto tempo o quando il problema è svanito o ha cambiato termini, è chiaro che l'incidenza del sindacato parlamentare sugli atti del Governo viene a perdere consistenza. Quindi io sollevo una questione di metodo molto importante, che rimane agli atti e soprattutto all'attenzione certamente viva della Presidenza del Senato e dello stesso presidente Fanfani.

L'interpellanza in oggetto fu da me presentata alcuni mesi fa, quando si era accesa nel paese una vivace polemica sulla prospettiva di un taglio dei cosiddetti «rami secchi» delle Ferrovie dello Stato, taglio che era già indicato — lo ricordo — nella legge finanziaria del 1985. In risposta al tentativo di rea-

lizzare economie per lo Stato attraverso il taglio dei «rami secchi» il mio Gruppo, ciascuno di noi, presentò una serie di interrogazioni e di interpellanze, che discuteremo anche successivamente (perchè non tutte quelle che furono presentate sono oggi all'ordine del giorno, cosa che io lamento), che tendevano ad aprire un dibattito sull'insieme della questione. Dunque, sollevavamo i problemi delle linee che erano in via di soppressione e nello stesso tempo indicavamo strade per le quali più utile le Ferrovie dello Stato avrebbero potuto ottenere vantaggi economici.

La questione è tuttora viva, anche se i termini sono cambiati, perchè oltre tutto, anche se il Ministro dei trasporti mantiene la sua autorità piena di indirizzo, di programmazione e di controllo nel settore, nel frattempo l'Azienda delle Ferrovie dello Stato è diventata un ente economico responsabile dei suoi atti, che si gestisce in modo autonomo, separata dal Ministero. Già questo fa capire come i termini del problema siano largamente cambiati e come quindi le risposte che ci verranno date adesso sono improprie perchè vengono in sostanza suggerite al Ministro da un consiglio di amministrazione che è già caduto rispetto ad una vicenda che è terminata.

Fatta questa premessa, vorrei sottolineare — e su questo punto chiedo al Sottosegretario di intervenire — che noi abbiamo indicato in questa interpellanza — ma, ripeto, ce ne erano altre — alcune vie per le quali il servizio ferroviario può essere snellito e può essere reso più economico. Per esempio, suggeriamo la pratica di biglietti ferroviari aperti da obliterare alla partenza. Questo significherebbe rendere automatizzato il processo. Così avviene in parte nel trasporto aereo: si compra un biglietto ed esso viene validato, convalidato; così si fa anche negli autobus, con risparmio di personale, celerità di operazioni, vantaggi all'utenza e vantaggi all'azienda.

Chiediamo anche di diffondere l'impianto delle bigliettatrici automatiche, indicazione che va nella stessa direzione della precedente. Nell'interpellanza ricordiamo che questa pratica è già stata sperimentata a Milano, anche con alcuni risultati: vorremmo cono-

scere il parere del Governo su questa esperienza e suggerire che si camminasse in quella direzione. Naturalmente, l'idea di un biglietto aperto da obliterare pone il problema della scadenza dello stesso: a questo si può ovviare offrendo all'utente l'alternativa tra il rimborso del biglietto e il suo rinnovo per una successiva validità.

Infine, c'è una questione di peso, perchè troppo spesso si parla a vuoto di tali questioni e se ne è parlato anche qui durante l'esame della legge finanziaria. Ciò che vorremmo capire è che cosa è cambiato nel rapporto con la domanda quando le tariffe degli abbonamenti sono cambiate per le varie distanze. Infatti, noi rifiutiamo l'idea che l'aumento delle tariffe e degli abbonamenti comporti di per sé un vantaggio economico per l'azienda in modo indiscriminato. Le cose non stanno così, perchè una politica delle tariffe è una politica di mercato e va misurata sugli effetti del mercato stesso. Qualunque azienda sa benissimo che non è un aumento generalizzato dei prezzi che porta vantaggio all'azienda, ma un aumento differenziato, manovrato in rapporto alle condizioni della domanda. E allora, per metterci su questa strada, volevamo sapere dal Ministro (ora dovremo saperlo probabilmente dall'ente economico in quanto la situazione è nel frattempo cambiata) che cosa succede, riferendosi a ciò che è accaduto negli anni scorsi, quando si manovra sui prezzi degli abbonamenti relativi a brevi distanze, utilizzati tutti i giorni, e che cosa succede quando si manovra sugli abbonamenti per distanze più lunghe. Tutto ciò allo scopo di vedere se non solo la tariffa, più o meno cara, ma anche la struttura della tariffazione non debba essere cambiata.

Questi suggerimenti riguardano solo una piccola parte dei molti relativi alla riorganizzazione dell'azienda che è poi il vero problema, se si vuol ridurre il disavanzo pauroso di 11.000 miliardi di disavanzo annuo che eredita il nuovo ente, senza calcolare la spesa per gli investimenti. Pensare di risolvere questo problema tagliando i cosiddetti «rami secchi» è ridicolo in quanto i «rami secchi» proprio perchè tali incidono sul bilancio dell'azienda in modo risibile e il risparmio del 3, 4 o 5 per cento, a secondo della quantità

delle linee da tagliare, è un risparmio teorico: se si mantengono le stazioni, se non si licenziano i ferrovieri — non siamo certo qui a chiedere questo — se si continua a fare la manutenzione, se addirittura l'azienda interviene con spese sostitutive attraverso l'utilizzo di *pullmans* pagandoli direttamente, è chiaro che il risparmio su questa strada è nullo. Il problema va affrontato alle radici: si tratta di verificare il funzionamento di un'azienda che perde non dove vi è poco traffico, ma dove ce n'è molto in quanto i costi di produzione sono superiori non alle tariffe attuali, ma a qualunque tariffa. Quelli delle Ferrovie dello Stato sono costi assurdi e il problema riguarda un insieme di meccanismi: basta pensare agli appalti delle Ferrovie dello Stato, che in base a un conto da noi fatto ammontano a circa tre volte gli *standards* economici, per comprendere dove bisogna incidere e quali sono le misure da adottare per riorganizzare l'azienda.

Dunque, l'interpellanza era inserita in un quadro più vasto in cui erano posti tutti questi problemi. Comunque mi auguro che il Sottosegretario, anche se così in ritardo e anche se nel frattempo l'azienda è diventata un ente economico, sia in grado di darci qualche ragguaglio rispetto ai problemi sollevati puntualmente nell'interpellanza.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

* **SANTONASTASO**, sottosegretario di Stato per i trasporti. Risponderò brevemente per quanto riguarda la parte politica dell'interpellanza presentata dal senatore Libertini. Senza dubbio il senatore Libertini ha ragione, sotto un certo aspetto, in quanto in effetti le condizioni sono cambiate, il rapporto ferrovie dello Stato-Parlamento-Governo è oggi sensibilmente diverso rispetto alla data in cui è stata presentata l'interpellanza, quindi le risposte che darò sia all'interpellanza del senatore Libertini che alle altre interpellanze presentano questo limite.

Innanzitutto hanno il limite di giungere in un momento transitorio, quale l'attuale, tra quello che era il rapporto prima ricordato e quello che è oggi: rapporto modificato, come

ho detto, e che comporta la determinazione di nuovi percorsi da costruire sui quali oggi non esistono posizioni completamente chiare.

Sono anche d'accordo sul fatto che ad una interpellanza a se stante non possa far seguito una risposta completa, se essa, come ha testè ricordato il senatore Libertini, faceva parte di un complesso di interrogazioni ed interpellanze e quindi si inseriva in un quadro complessivo in rapporto al quale è chiaro che la mia risposta non può che risultare frammentaria.

Detto ciò, per quanto riguarda specificamente l'interpellanza, leggerò la risposta preparata dall'ente, che è chiara, precisa, puntuale e credo possa dare piena soddisfazione alle richieste dell'interpellante.

In merito alla possibilità di prevedere il rilascio di biglietti a data aperta si fa presente che esiste già un titolo di viaggio — il biglietto a tagliandi — che funziona con criteri simili a quello *open*, da obliterare alla partenza. Detto biglietto è utilizzabile entro due mesi dal giorno del rilascio e la sua validità decorre dal giorno in cui il viaggiatore provvede a far vidimare il tagliando relativo al percorso che intende effettuare. Pertanto, l'esigenza rappresentata nell'interpellanza è già soddisfatta, in quanto, in effetti, la vidimazione del biglietto a tagliandi corrisponde all'obliterazione del biglietto *open*.

Giova far presente che l'emissione dei biglietti a tagliandi è effettuata, oltre che dalla generalità delle agenzie, dalle principali stazioni delle ferrovie dello Stato quali Firenze Santa Maria Novella, Genova Porta Principe, Milano centrale, Napoli Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Trieste Centrale e Venezia Santa Lucia.

Peraltro si fa presente che, mentre sul piano teorico nulla si opporrebbe all'introduzione generalizzata del biglietto *open*, sul piano operativo esistono problemi legati alla particolare onerosità del costo — si tratta di installare 9.000-10.000 macchine per un costo presuntivo di oltre 15 miliardi — che esso comporterebbe nonchè all'installazione e manutenzione delle macchine obliteratrici, e, soprattutto, alla loro sorveglianza: proble-

mi cui non corrisponde, al momento, un'effettiva esigenza di mercato.

Per quanto attiene alla richiesta di diffondere l'uso delle biglietterie automatiche, si precisa che l'ente ferrovie dello Stato, già dal giugno 1984, sta sperimentando l'emissione in parola non solo presso l'impianto di Milano Centrale, ma anche nelle stazioni di Torino Porta Nuova e di Genova Brignole.

Dall'esame dei dati di utilizzazione dei distributori automatici attivati non emergono risultati positivi.

L'ente ferrovie dello Stato ritiene che le cause della scarsa utilizzazione delle apparecchiature possono essere: l'obiettivo difficoltà, da parte dei viaggiatori, di individuare le operazioni da eseguire per l'acquisizione del biglietto; la struttura tecnica delle macchine che operano principalmente con monete metalliche; la moneta italiana ed il livello dei prezzi dei biglietti che rendono disagiati le operazioni di pagamento e di resto.

Pur essendo stati apportati adattamenti tecnici per rendere le apparecchiature in esperimento idonee ad accettare banconote da mille lire e restituire monete metalliche, si è dovuto rilevare lo scarso adattamento della pezzatura della nostra moneta ad uno sfruttamento ottimale delle possibilità offerte dal distributore stesso. Sarebbe infatti necessario che le apparecchiature potessero accettare banconote da diecimila lire e rendere il resto anche in banconote da mille lire.

Al momento non risultano purtroppo esistere sul mercato distributori di biglietti così avanzati, che, peraltro, risulterebbero delicati, complessi e molto costosi. Tuttavia l'ente ha già intrapreso lo studio per una soluzione alternativa che ritiene di aver individuato nell'applicazione della tecnica Bancomat, nelle apparecchiature, delle apposite carte personalizzate.

Quanto alla questione riguardante l'alternativa da offrire all'utenza tra rimborso o rinnovo validità del biglietto nel caso esso non possa essere utilizzato, essa è già risolta per i viaggi in servizio internazionale. Tale prassi potrà essere gradualmente estesa, anche per i servizi interni, quanto prima possibile, con le opportune limitazioni inerenti alle diverse caratteristiche dei biglietti.

In relazione all'effetto sulla domanda dell'aumento dei prezzi degli abbonamenti verificatosi il 1° maggio 1983, si fa presente, che, in base ai dati statistici in possesso dell'ente delle ferrovie dello Stato, il confronto fra il totale dei biglietti di abbonamenti venduti nei primi quattro mesi del 1983 e di quelli dello stesso periodo dell'anno 1984 non pone in evidenza flessioni della domanda in conseguenza dell'entrata in vigore degli aumenti in questione e ciò anche perchè i prezzi praticati, come è noto, offrono margini notevolmente ampi di convenienza, tali da non determinare sostanziali spostamenti della domanda.

Solo per il mese di aprile 1984 vi è stata una diminuzione della vendita degli abbonamenti, diminuzione imputabile ai numerosi giorni di festività succedutisi nell'ultima decade di tale mese e che non hanno reso conveniente l'acquisto di biglietti di abbonamento.

Il problema potrà peraltro essere riesaminato nell'ambito della prevista revisione strutturale delle tariffe d'abbonamenti.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Devo dire al Sottosegretario, pur cogliendo il tono costruttivo dell'inizio della replica, che sono insoddisfatto, non solo per le singole ragioni addotte ma perchè l'insieme della risposta rivela la prosecuzione di quella mentalità di *routine* che è una delle cause della crisi dell'azienda ferroviaria.

L'azienda ferroviaria non è orientata al mercato: si crede una specie di forca caudina attraverso la quale gli italiani dovranno passare. E il risultato è che gli italiani di lì passano sempre meno: l'azienda è ridotta a trasportare l'11 per cento delle merci e l'8 per cento dei passeggeri. Una riflessione andrà pur fatta: non satura neppure la modesta capacità di trasporto di merci che è di 18 miliardi di tonnellate a chilometro; neppure quella modesta capacità è stata fatturata, perchè l'azienda non è orientata al mercato, non fa una politica rivolta al mercato.

Non contesto che possano rivelarsi difficol-

tà nei processi di automazione: per carità, questo sarà certamente vero; però possiamo immaginare che nel periodo che ci sta davanti non si giunga a delle forme di automazione per quanto riguarda la biglietteria e la tariffazione? Mi pare da escludere: siamo nell'era del calcolatore elettronico. Purtroppo le ferrovie ciò che è il calcolatore non lo sanno nemmeno da lontano: le ferrovie sono fatte in modo che dalla stazioni di Roma io so quello che capita a Civitavecchia, ma quello che capita a Torino non lo so perchè devo ricorrere al telefonino di servizio che collega una stazione con l'altra, mentre, per esempio, nel trasporto aereo si può vedere su un *display*, cioè in tempo reale, la posizione di tutti gli aerei che volano nel cielo italiano e anche nei cieli internazionali.

Siamo di fronte ad una mentalità arretrata che sembra assumere le ferrovie italiane come un dato intorno al quale gira il mondo. Ma il mondo non gli gira intorno, il mondo va da un'altra parte: questa è la verità.

Anche per quanto riguarda gli abbonamenti l'azienda si limita a riconoscere che sono state aumentate le tariffe, aggiungendo che però questo non ha comportato una riduzione degli abbonati. Si dice che a gennaio c'è stata una riduzione, ma si aggiunge che forse questo è da imputare alle feste, per sottovalutare la questione.

Una azienda si preoccupa di offrire delle tariffe che aumentino il traffico. Un noto industriale italiano, l'ingegnere De Benedetti, sostiene che quando il fatturato non aumenta, l'azienda va male. Per le ferrovie dello Stato, invece, quando il fatturato discende poco, l'azienda va bene. È una mentalità preindustriale. Occorre cambiare proprio questa mentalità, e mi auguro vivamente che l'ente economico la cambi. Infatti, come ho già detto, al di là delle singole soluzioni tecniche, che qui non abbiamo modo di discutere, il problema è quello di un approccio che trasformi l'azienda delle ferrovie dello Stato da un dinosauro burocratico, quale è stata fin qui, in un soggetto industriale imprenditoriale.

D'altro lato, la vicenda dei «rami secchi» di cui discuteremo per le altre interrogazioni, è sintomatica. Questa è l'azienda che a

giugno proponeva di mettere sul binario morto — è proprio il caso di dirlo — 5.000 chilometri; successivamente ha proposto di tagliarne 4.000, poi ha annunciato che ne avrebbe tagliati 2.000. Infine, il Ministro si è incontrato con i rappresentanti delle regioni ed è rimasto con soli 300 chilometri in meno — «bandiera lacera, onor di capitano» — che sono una specie di vessillo delle ferrovie: finalmente tagliano 300 chilometri! Probabilmente si dimostrerà qui che sono tagli sbagliati anche quelli. E comunque, che senso ha aprire una vertenza su 16.000 chilometri che dura quattro mesi per dire poi che se ne tagliano 300? Significa cadere nel ridicolo.

È questa la mentalità che dobbiamo cambiare: occorre sostituirla con la mentalità della trasformazione delle Ferrovie in un soggetto industriale e imprenditoriale che abbia volontà di espandersi e di rilanciarsi.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza del senatore Battello:

BATTELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che sin dagli anni '60 è stata realizzata, nel conclamato quadro di interventi finalizzati a rendere più produttivo il trasporto ferroviario merci Trieste-Udine-Tarvisio, l'infrastruttura ferroviaria che da Redipuglia «taglia» a Cormons;

che, nonostante il cospicuo investimento e gli interventi di esproprio di ottimi terreni agricoli, detta opera è, allo stato, incompleta, eppertanto non funzionante;

che, peraltro, tutte le cartine allegate al «Piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria» indicano, siccome esistente, tale infrastruttura (il documento «itinerari merci», allegato II.1, parte seconda; cartina della rete, con indicazioni degli interventi più significativi previsti, colora addirittura in rosso detta tratta);

che, comunque, di tale infrastruttura (oggi altresì utile per la valorizzazione del porto di Monfalcone, in via di rafforzato collegamento con la rete) non si fa menzione laddove, nel suddetto «Piano», pur si fa riferimento agli interventi specifici per la regione Friuli-Venezia Giulia;

che anche la recentissima relazione del Presidente della giunta regionale «sullo stato delle grandi opere pubbliche nel territorio della regione» non fa riferimento alcuno a tale infrastruttura;

che, nel quadro delle emergenze non evidenziate nel predetto «Piano poliennale» e nella predetta «relazione», manca altresì ogni riferimento a lavori da realizzare sulla stazione ferroviaria di Gorizia in vista del potenziamento della sua naturale funzione di collegamento e smistamento con la contigua rete ferroviaria jugoslava (specificatamente: la linea Nova Gorica-Piedicolle con diramazione Austria e Lubiana), mentre pur è previsto il raddoppio della tratta Cormòns-Gorizia,

l'interpellante chiede di sapere:

come e perchè sia tuttora inoperosa la tratta Redipuglia-Cormòns;

quali siano le intenzioni del Governo in merito al potenziamento della funzione internazionale della stazione ferroviaria di Gorizia.

(2-00354)

BATTELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTELLO. La mia interpellanza riguarda una infrastruttura ferroviaria la cui storia è molto singolare. Alla base di questa infrastruttura, infatti, che — lo dico immediatamente — è ancora incompiuta, vi è la legge del 21 marzo 1958 che, nel quadro di una serie di provvedimenti di sostegno per l'economia marittima triestina, prevedeva che si dovesse costruire una tratta tra la stazione ferroviaria di Fogliano-Redipuglia e quella di San Giovanni al Natisone sulla linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio, al fine di accorciare la percorrenza complessiva di 17 chilometri, cosa che si riteneva necessaria e idonea a fondare previsioni di accaparramento di maggiori quantità di merci, nel quadro di accordi ferroviari internazionali, specificatamente con la Jugoslavia, la quale offriva da e per il porto di Trieste la linea ferroviaria che passa attraverso Poggio Reale del Carso, al di sopra di Trieste, in territorio jugoslavo.

Dal 1958 le cose sono andate avanti con estrema lentezza: si era previsto di frazionare la costruzione di questa infrastruttura in tre lotti. Il primo lotto fu subito eseguito; il secondo già manifestò preoccupanti difficoltà e furono necessari alcuni anni perchè fosse realizzato (nel frattempo i fondi originariamente stanziati, all'epoca cospicui, si erano esauriti); il terzo lotto fu iniziato nei primi anni '60, fu portato avanti per un po', poi interrotto e da cinque anni tutto è fermo.

Rammento che la parte di infrastruttura nel frattempo costruita ha comportato espropri di terreni agricoli assai produttivi, in una provincia che, per gran parte, vede la sua economia dedicata all'agricoltura.

Nel frattempo ci furono anche delle modificazioni progettuali; l'originario risparmio di 17 chilometri si ridusse a 14. Come che sia, da cinque anni tutto tace. Nel frattempo, nel piano di potenziamento e di ristrutturazione delle allora Ferrovie dello Stato, oggi azienda ferroviaria, si individuò un nuovo nodo strategico: lo scalo di smistamento di Cervignano del Friuli lungo la linea, che costeggia il mare, Udine-Trieste; e recentissimamente il neo presidente dell'azienda ferroviaria, venuto nella regione Friuli-Venezia Giulia per confrontarsi con le autorità regionali e locali sulle nuove prospettive, ebbe a dichiarare che ormai l'ipotesi di questo raccorciamento di 14 chilometri sembra essere superato, posto che le previsioni dell'azienda ferroviaria privilegiano la percorrenza veloce per le merci da e per l'Austria, da e per Trieste sulla Udine-Trieste meridionale, attraverso lo scalo di smistamento di Cervignano.

Il senso della mia interpellanza è questo: il documento è stato presentato prima delle recenti dichiarazioni del neopresidente, dichiarazioni che dimostrano le perplessità che sono maturate a livello di amministrazione ferroviaria sull'utilità di questa opera, anche se non hanno fino in fondo esplicitato le intenzioni definitive e perentorie dell'azienda ferroviaria su questa tratta. Confido che la risposta che questa sera il Governo darà sia tale da chiarire definitivamente, al di fuori di qualsiasi incertezza, il destino di questa infrastruttura. S'ha da fare? Non s'ha da fare perchè ormai superata dalle nuove

previsioni che incentrano l'instradamento del traffico veloce da e per l'Austria attraverso lo scalo di smistamento di Cervignano? Se non s'ha da fare, cosa residuerà di questa cattedrale nel deserto? Sarà, entro certi limiti, riconvertibile ad altri usi? C'è chi già ipotizza, nel quadro dell'intermodalità o comunque nel quadro di nuove utilizzazioni, il possibile uso di ciò che residuerà di questa opera iniziata e mai conclusa a fini non più ferroviari, ma comunque stradali, nel quadro di una visione intermodale complessiva del traffico.

Questo è il senso fondamentale della mia interpellanza, alla quale in coda ho ritenuto di dover porre una specifica domanda al Governo su che cosa pensa in relazione all'infrastruttura ferroviaria di una delle due stazioni di Gorizia (originariamente, Gorizia aveva due stazioni, la nord e la sud: la nord è passata alla Jugoslavia in seguito al trattato di pace, la sud è rimasta all'Italia), con un confine che nel frattempo è diventato sempre più aperto, all'interno o a cavallo del quale la stazione ferroviaria di Gorizia ha visto non fino in fondo sviluppate le virtualità e le potenzialità che ne rendono possibile un maggior traffico e più vaste comunicazioni con la Jugoslavia, tenuto conto che al di qua e al di là del confine si affaccia la linea ferroviaria che dalla stazione ferroviaria di Gorizia rimasta in Jugoslavia porta a quella che una volta era Piedicolle, oggi Podbrdo, e che si snoda per l'Austria e per Lubiana. Da molto tempo si discute a Gorizia e in regione di quali possano essere i destini di questa stazione ferroviaria; il Governo più volte ha parlato di una scelta in favore del raddoppio di una linea ferroviaria che da Gorizia porta ad Udine.

Come che sia, sempre molta reticenza c'è stata in merito ai piani dell'allora azienda autonoma, oggi della nuova azienda, in merito a ciò che sarà la stazione ferroviaria di Gorizia, nel quadro di una strategia di traffici confinari con la Jugoslavia e più in là con l'Austria.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

* **SANTONASTASO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, la risposta all'interpellante risentirà delle stesse difficoltà espresse, in via generale, alla prima parte della mia risposta al precedente interpellante.

La legge 12 febbraio 1981, n. 17, che ha autorizzato la spesa di 12.450 miliardi di lire per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato ha anche disposto il trasferimento all'allora Azienda ferrovie dello Stato della residua competenza in materia di nuove costruzioni ferroviarie attribuita al Ministero dei lavori pubblici dalla legge 27 luglio 1967, n. 668.

Peraltro la stessa legge n. 17 del 1981 ha espressamente previsto che le spese per il completamento delle nuove costruzioni ferroviarie trasferite non potevano gravare sul finanziamento autorizzato per la realizzazione del citato programma integrativo.

Conseguentemente, nel decreto interministeriale del Ministero dei trasporti, dei lavori pubblici e del Ministero del tesoro del 3 dicembre 1981, n. 2454 — che ha disciplinato il cennato passaggio di competenze, comprendente anche la nuova linea Cormòns-Redipuglia — è stata prevista la predisposizione di un programma pluriennale per il finanziamento delle spese necessarie per il completamento delle costruzioni ferroviarie trasferite.

Nel quadro degli indirizzi definiti in materia di politica finanziaria statale è stato successivamente deciso di ricercare il finanziamento del completamento delle ripetute nuove costruzioni ferroviarie a carico degli stanziamenti annualmente disposti per il Fondo investimenti ed occupazione.

Nei programmi dell'Ente ferrovie dello Stato rientra il completamento della nuova linea Cormòns-Redipuglia; esso, però, è subordinato alle limitate disponibilità finanziarie e alla determinazione della scala di priorità degli interventi legata alle relative urgenze.

A tal proposito si rileva che l'itinerario Monfalcone-Gorizia-Udine presenta ancora larghi margini di potenzialità non utilizzata.

Per quanto concerne il potenziamento della funzione internazionale della stazione di Gorizia, si fa presente che il transito internazionale di Villa Opicina, che ha nel tempo formato oggetto di importanti sistemazioni ed adeguamenti, è in grado, insieme al corrispondente scalo jugoslavo di Sezana, di far adeguatamente fronte alle esigenze dell'interscambio ferroviario italo-jugoslavo prevedibile a medio termine.

Analoga considerazione vale per lo scalo internazionale di Pontebba, via naturale per i traffici ferroviari da e per l'Austria, per il quale sono in corso rilevanti interventi di potenziamento, comprendenti anche il completo raddoppio, con miglioramento delle caratteristiche di tracciato, della linea Udine-Pontebba.

Conseguentemente nei programmi di potenziamento della rete ferrovie dello Stato non è, al momento, previsto alcun intervento per l'attribuzione di nuove più importanti funzioni internazionali allo scalo di Gorizia, nuove attribuzioni che comporterebbero, in relazione anche alla conformazione degli impianti di tale scalo, investimenti assai ingenti, non giustificati sul piano economico in considerazione degli ampi margini di potenzialità non ancora utilizzata presentati dal transito di Villa Opicina e dalle capacità che saranno offerte dal transito di Pontebba.

Per quanto attiene, infine, al futuro piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria, del quale la citata legge n. 17 del 1981 prevede l'elaborazione nell'ambito della redazione del piano generale dei trasporti, si precisa che al momento è disponibile solo una proposta presentata dall'Ente ferrovie dello Stato per fornire prime indicazioni circa gli interventi da prendere in considerazione, al fine di porre la rete ferroviaria in grado di far fronte alle occorrenze ipotizzabili per gli anni «2000».

Tale proposta deve essere verificata sia con le indicazioni del piano generale dei trasporti, (sul quale, come noto, l'8^a Commissione del Senato ha espresso il proprio parere nella seduta del 15 gennaio scorso), sia con l'entità delle risorse che nel contesto della politica economica nazionale potranno essere destinate al comparto ferroviario.

Nell'ambito di tale verifica, non si mancherà di tener conto delle esigenze delle linee e degli impianti della zona di Gorizia.

BATTELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTELLO. Signor Presidente, prendo atto della risposta del Governo e manifesto la mia insoddisfazione, poichè sembra di capire che permangono queste perplessità. Si afferma che, subordinatamente ad una serie di variabili se ed in quanto realizzate, si proseguirà e si completerà la costruzione di questa infrastruttura della quale però non si chiarisce fino in fondo la logica e la compatibilità con l'infrastruttura progettata in epoca successiva ed in via di realizzazione costituita dallo snodo ferroviario di Cervignano del Friuli. Quindi, permanendo queste perplessità e non essendo risolta sino in fondo quella che a me continua a sembrare reticenza, sono costretto a manifestare la mia insoddisfazione sui termini di questa risposta.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'interpellanza, mi sembra di capire che vi sia perentorietà di risposta nella misura in cui si afferma che lo scalo di Poggioreale del Carso, Villa Opicina e Sezana sia in grado oggi, e per un futuro che non si sa se prossimo o remoto, di soddisfare le esigenze di interscambio ferroviario Jugoslavia-Austria e che, nella mia interpellanza, adombravo poter essere in parte soddisfatte anche attraverso il potenziamento della stazione ferroviaria di Gorizia. Questa è l'unica certezza che emerge dalla seconda parte della risposta all'interpellanza in oggetto; si tratta di una certezza negativa, ma è una certezza in relazione alla quale si possono ormai strategicamente, in regione, sviluppare eventuali iniziative. Per il resto prendo semplicemente atto della risposta data.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dei senatori Volponi, Venturi e Bo:

VOLPONI, VENTURI, BO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che la città di Urbino era collegata direttamente con Roma e con l'intera rete nazio-

nale delle ferrovie attraverso la linea Urbino-Fabriano;

che tale linea fu distrutta completamente dai tedeschi in ritirata nel 1944;

che nel periodo della ricostruzione nazionale la linea non fu ripristinata nella sua integrità (fu ricostruito solo il tratto finale Pergola-Fabriano);

che la mancata ricostruzione dell'intera linea è la ragione principale della passiva gestione del tratto ricostruito e ha rappresentato per la regione un grave danno economico, sociale e culturale, considerata anche la celebrata vocazione turistica dei suoi centri e territori e l'importanza della sede universitaria di Urbino;

che la passività della stessa linea Urbino-Fano, che da sola non può risolvere i problemi di Urbino, è pure dovuta alla mancata ricostruzione di cui sopra e soprattutto all'assenza di un organico piano di riassetto dei trasporti pubblici nell'intera regione effettuato di intesa con la stessa regione Marche,

gli interpellanti chiedono di sapere:

quali principi e criteri possono ispirare il Ministero dei trasporti nel decidere la soppressione dei tronchi ferroviari Urbino-Fano e Pergola-Fabriano, disattendendo il piano poliennale che prevedeva invece il potenziamento di tali linee con il loro ammodernamento, con la ricostruzione del tronco Urbino-Pergola e con la costruzione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna, già iniziato e poi abbandonato nel 1929, decisione che rende ancora più frammentario e parziale l'assetto del trasporto collettivo nella regione e che colpisce in modo particolare la città di Urbino e la provincia di Pesaro annullando ogni loro collegamento ferroviario e riducendo quindi le loro strutture di comunicazione a un livello molto inferiore a quello precedente la seconda guerra mondiale;

se il risparmio consentito dal taglio di tali linee può davvero compensare l'inevitabile perdita economica della collettività che deriverebbe dalle difficoltà di accesso alla città di Urbino e non solo per i turisti e per gli studenti dell'università;

se non è più razionale invece creare un asse ferroviario longitudinale interno rico-

struendo subito la vecchia Urbino-Fabriano, che collegherebbe direttamente le Romagne e il Montefeltro a Roma, quale utile alternativa alla più lunga e frequentata linea adriatica di Falconara, e che costituirebbe il tratto centrale di una nuova linea di collegamento tra Nord e Sud capace di alleggerire l'attuale svincolo ultracongestionato di Bologna oltre che di valorizzare finalmente una appartata ma generosa regione dell'Italia centrale.

(2-00368)

VENTURI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VENTURI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, insieme ai senatori Volponi e Bo ho presentato l'interpellanza in oggetto per esprimere la nostra completa contrarietà alla soppressione delle tratte ferroviarie Urbino-Pesaro e Fabriano-Pergola. A noi sembra assurdo che Urbino, centro turistico e culturale di importanza internazionale, sia cancellato completamente dalla carta ferroviaria. Sembra assurda la penalizzazione delle Marche che debbono subire la soppressione di oltre il 10 per cento delle complessive soppressioni previste dal piano nazionale con l'eliminazione di tutte le sue ferrovie interne. Sembra assurdo l'abbandono di quanto previsto dal piano poliennale delle ferrovie approvato con la legge n. 17 del 1981 in cui si parlava, con disegno strategico oculato, di potenziamento delle linee interne marchigiane.

Chi non comprende che la linea ferroviaria Porto Civitanova-Macerata-Fabriano-Pergola, lungi dal richiedere soppressioni che la riducano, va completata con la tratta Pergola-Urbino, esistente prima dell'ultima guerra, e con la tratta Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna la cui costruzione fu iniziata e poi abbandonata nel 1929, costituendo, tale linea dorsale appenninica, una linea alternativa alla linea litorale adriatica minacciata continuamente, per ragioni geologiche e non solo geologiche, da interruzioni? Si tratta di una linea, quindi, di grande significato nazionale, oltre che di fondamentale importanza per tutta una zona interna che va dalla Romagna

a tutte le Marche. Che disegno strategico è questo che condanna all'isolamento l'entroterra del nostro paese?

Inoltre, a me sembra che — e vorrei che il Sottosegretario mi potesse smentire — il decreto del Ministro del 17 dicembre 1985 per la soppressione dei rami ferroviari Pesaro-Urbino e Fabriano-Pergola spostati semplicemente la decorrenza della soppressione al 1° giugno 1986 e non sospenda, come il Ministro aveva assicurato alla regione, la decisione, per permettere un confronto tecnico al fine di individuare il modo per incentivare l'utenza e la produttività delle linee ed evitare, quindi, il provvedimento di soppressione.

Il decreto infatti non fa riferimento al protocollo di intesa sottoscritto con la regione e mi risulterebbe che sulla bozza dell'orario ferroviario estivo le linee summenzionate già non figurerebbero più. Penso che questa sia una grave scorrettezza, contro la quale elevo una ferma e formale protesta. Una scorrettezza tanto più grave se si pensa che lo stesso piano generale dei trasporti che il Parlamento sta approvando parla per le linee marchigiane di «modi diversi di gestione per renderle più produttive».

Per i «rami secchi» ferroviari di cui trattasi il da farsi non è tagliarli, ma rinverdirli, se è vero, come è vero, che sono secchi per l'assurda gestione e per la mancata completa ricostruzione dopo la distruzione bellica. Quanto all'assurda gestione, si pensi che i biglietti per il percorso in ferrovia costano il doppio di quelli in corriera, agevolati da sovvenzioni...

LIBERTINI. Sovvenzioni a carico dello Stato.

VENTURI. Appunto. Inoltre hanno orari assurdi ed impropri. La mancata completa ricostruzione, poi, ha ovviamente impedito la piena funzionalità delle linee in questione.

Quindi, onorevole Sottosegretario, noi chiediamo che, secondo gli accordi intervenuti con la regione Marche, il Ministero dei trasporti elabori urgentemente, con la stessa regione, un organico progetto di interventi per assicurare produttività alle linee ferro-

viarie di cui trattasi e per poter quindi revocare prima del 1° giugno 1986 il provvedimento di soppressione.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

* **SANTONASTASO**, sottosegretario di Stato per i trasporti. L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione da parte del Ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico, il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'ente ferrovie dello Stato, prevede, inoltre, la ridefinizione, sempre da parte del Ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente. L'obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'ente ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.

Con decreto del Ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare. In base alle indicazioni di detta Commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia ed approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato.

In primo luogo la rete ferroviaria di interesse generale, che comprende le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191 del 1969, fa riscontro un interesse commerciale dell'ente ferroviario dello Stato, costituenti la «rete commerciale» ed aventi un'estensione di chilometri 8.323. In secondo luogo, le linee che svolgono una funzione

integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, costituenti la rete integrativa ed aventi un'estensione di chilometri 5.199.

Vi è poi la rete ferroviaria d'interesse locale, comprendente le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi. L'estensione di quest'ultima rete, per ora di chilometri 1.837, potrà essere definitivamente fissata quando saranno stati completati gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali.

Infine vi sono le linee che non svolgono una insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori, con mantenimento su rotaia, sia pure in ragione di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'ente ferrovie dello Stato. Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo. Tale sostituzione è prevista secondo determinate fasi, salvo modifiche che dovessero essere apportate, dopo aver sentito le regioni. Le fasi sono le seguenti: la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1984, comprende linee per 232,6 chilometri; la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprende linee per 569,4 chilometri; la terza, da attuare quando saranno stati completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprende linee per 55,4 chilometri.

La linea Pergola-Fabriano, in particolare, è compresa tra quelle di esclusivo interesse locale da riclassificare, con istituzione di autoservizi sostitutivi, a partire dal 1° giugno 1986.

Per quanto attiene all'auspicata creazione di un asse ferroviario tra la Romagna e

Roma, asse che utilizzi il tratto Urbino-Fabriano, è da far presente che, in relazione alla difficile situazione economica del paese, appare necessario destinare le risorse disponibili ad interventi per i quali, attraverso responsabili analisi costi-benefici, si è dimostrata la redditività, circostanza che, secondo le valutazioni dell'ente Ferrovie dello Stato, non appare sussistere per l'intervento in parola.

VOLPONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VOLPONI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, non solo debbo dichiararmi — credo anche interpretando il pensiero e l'animo del collega Venturi che con me e con il senatore Bo ha firmato l'interpellanza — del tutto insoddisfatto, ma, direi, anche un pò intimorito dalle ragioni e dall'esposizione delle stesse che lei ha fatto poco fa rispetto ai motivi dell'interpellanza che sono ampi, di vario carattere storico, sociale, culturale, economico e che sono mossi da ragioni validissime che non sono solo quelle del campanilismo o del provincialismo e nemmeno solo quelle della necessità di tener collegato l'entroterra del paese con il resto del territorio nazionale, ma riferite proprio al principio stesso per il quale le ferrovie hanno ancora un senso e possono avere uno sviluppo nel nostro paese, che è quello della loro vitalità.

Mi è capitato di dire qualche volta, parlando con i colleghi a proposito dei cosiddetti «rami secchi», che sono le piante malate che producono rami secchi e che nessuna pianta è mai stata guarita solo con il taglio dei rami secchi. Se oggi non ha grande senso economico un rapporto ferroviario tra Urbino e Pesaro nei modi in cui oggi viene svolto, ciò dipende dal fatto che la tratta originaria, la tratta sensata, la vera arteria ferroviaria che doveva congiungere Urbino con il resto del paese, non è stata messa in atto proprio per mancanza di volontà politica e di capacità anche tecnica del Governo attuale e di quelli che l'hanno preceduto dal dopoguerra ad oggi. Questa è la realtà! Diventerebbe immediatamente un ramo secco anche la Firenze-Roma, qualora venisse, per esempio, inter-

rotta ad Orte ed oltre tale nodo non vi fosse più un treno per Roma.

Pertanto, non sono questi i criteri con i quali va portato avanti un piano di gestione delle nostre ferrovie, anche di quelle minori e secondarie: va ripreso invece un discorso fondamentalmente civile che ridia alle ferrovie dello Stato una funzione di grande sviluppo nel paese, affinché esse diventino veramente una azienda trainante, che si muova secondo le necessità economiche, sociali e culturali di tutto il paese, toccando quindi tutti i vari centri vitali e non limitandosi soltanto a quelli che possono essere i tratti oggi economici, secondo una economicità ridotta in termini estremamente aziendalistici.

Pertanto, la sua risposta, onorevole Sottosegretario, rende questi tagli, o l'ipotesi di questi tagli, ancora più pericolosi perchè veramente tutto viene ridotto ad un formulario pressochè burocratico ed insignificante, se non addirittura insensato. Non hanno senso, infatti, dati presi per conto loro, esclusi da un contesto che è invece necessario in termini di civiltà e di cultura.

Ora questo economicismo spicciolo va superato, il Governo deve dar prova, se si presenta poi come Governo delle nuove tecnologie e del salto di qualità, della capacità di intendere il problema dell'azienda delle ferrovie dello Stato in rapporto a tutta la cultura economica del paese e alle necessità reali dei movimenti e delle iniziative, anche sul piano economico del paese. Si trascurano invece interi territori, vengono isolate intere zone che, al contrario, hanno bisogno di essere collegate per essere produttive e per non essere soltanto sacche in via di disgregazione e quindi solo bisognose di interventi, di opere pubbliche di assistenza e di continui sussidi da parte dello Stato.

Quindi, ridare vigore all'Azienda è il discorso giusto che faceva all'inizio di questo dibattito il senatore Libertini e nel quale, secondo me, — vanno collocate tutte le successive analisi e risposte che abbiamo avuto in questo dibattito, proprio perchè nel termine azienda non si trovi un'altra volta soltanto una giustificazione neoliberistica per imporre dei piccoli dati di comodo, ma si trovi

invece il motivo per ridare veramente a questi settori vitali per la nostra economia una capacità di scienza, di cultura, di movimento e di progettazione che sia autentica e nuova.

Noi abbiamo sempre paura di fare le cose nuove, abbiamo paura di progettare linee e sistemi nuovi, a quanto pare anche di progettare macchine nuove per la distribuzione di biglietti, che sono cose semplicissime che qualunque ditta di elettronica attrezzerebbe in due settimane.

Ebbene, è un'altro criterio quello che noi invochiamo, non è quello statico delle vecchie leggi, ma una novità di impianto e di impostazione, di progetto e di conduzione che si rifaccia alle autentiche forze della cultura, senza considerare rami secchi quelli che sono lasciati al margine proprio dai vecchi progetti che sono quelli che hanno sempre regolato, in fondo, le forze dell'economia, le forze del potere nel nostro paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Calice:

CALICE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che il signor Capobianco Raffaele, nato a Rionero in Vulture il 6 novembre 1953, in base alla legge n. 285 del 1977 e con regolare contratto registrato alla Corte dei conti (il 15 luglio 1980, reg. n. 5, foglio n. 378), è stato assunto in qualità di operaio comune presso l'Ufficio provinciale della Motorizzazione civile di Potenza;

che il Ministro, con proprio provvedimento del 16 aprile 1983, decretava «il contrattista Capobianco Raffaele è licenziato dal rapporto di lavoro per scarso rendimento a decorrere dalla data del presente decreto»;

che le motivazioni addotte riguardavano «numerosi ritardi, oltre alle assenze ingiustificate» e la «intempestiva notizia» in due casi di assenza dall'ufficio,

l'interrogante, mentre plaude alla solerzia del Ministro e si augura una penetrante estensione di tale lodevole vigilanza da parte dei suoi uffici periferici, chiede di sapere:

1) se non gli risulta che — salvo qualche caso dovuto ad urgenza di ricovero — il

Capobianco, nei giorni di assenza, era puntualmente ricoverato in ospedale per una accertata «lombosciatalgia destra da imponente sforzo» e per una ernia del disco di cui fu operato il 10 novembre 1983 presso l'ospedale di Pescopagano (del che è veridico riscontro in documenti ospedalieri);

2) le ragioni per le quali tali mediche giustificazioni — valide fino a querela di falso — non siano state prese nemmeno in considerazione dall'Ufficio della Motorizzazione civile proponente il licenziamento presso il quale il Capobianco lavorava;

3) se non ritiene che il caso configuri un eccesso di potere, data, comunque, la sproporzione fra fatti addebitati e conseguenze derivate, fino al licenziamento in tronco;

4) se non ritiene, per autotutela e, se consente, a tutela di un giovane disoccupato, revocare il proprio decreto di licenziamento, comminando, se del caso, al Capobianco sanzioni proporzionali alle mancanze ai doveri d'ufficio accertate e non giustificate.

(3-00727)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il contrattista Capobianco Raffaele, assunto in data 16 marzo 1978 ai sensi della legge 1° giugno 1977, n. 285, presso l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Potenza in qualità di operaio comune, per le mansioni della qualifica rivestita, veniva utilizzato quale assistente dei funzionari tecnici preposti all'effettuazione di operazioni di visite e prove di autoveicoli e, nei giorni in cui tali sedute operative non venivano svolte, veniva adibito ad altri compiti quale, ad esempio, la distruzione di targhe.

Fin dai primi mesi di servizio il dipendente in questione ha dimostrato scarso attaccamento al lavoro, mantenendo un comportamento indisciplinato, caratterizzato, tra l'altro, da mancato rispetto dei doveri di ufficio, da frequentissimi ritardi in ingresso, da numerosissime assenze, di cui molte del tutto

ingiustificate, creando, di conseguenza, notevole turbativa sul regolare andamento del lavoro, con ripercussioni anche sulle prestazioni di servizi all'utenza.

Il direttore dell'ufficio, tenendo anche presente lo spirito della legge n. 285 del 1977 sull'occupazione giovanile, ha, da principio, cercato di facilitare e favorire l'inserimento del dipendente nell'ambiente di lavoro, richiamandolo solo verbalmente ed accettando le sue giustificazioni, anche se spesso scarsamente attendibili.

A seguito però delle reiterate mancanze, dopo continui richiami scritti, si è stati costretti ad adottare nei confronti del Capobianco il prescritto, regolare procedimento disciplinare e, con decreto ministeriale 1° luglio 1982, n. 1095, gli è stata inflitta la sanzione della riduzione della retribuzione base, nella misura di un quinto, per la durata di tre mesi.

Tale provvedimento non ha avuto l'esito di far ravvedere il dipendente in parola, nè è riuscito a determinare un qualche mutamento nel suo comportamento e, in conseguenza della recidività nella mancanza di osservanza dei suoi doveri e del fatto che lo stesso era di pessimo esempio per gli altri dipendenti, con decreto ministeriale del 16 aprile 1983 si è provveduto al suo licenziamento per scarso rendimento: le motivazioni addotte nel suddetto decreto si fondavano, appunto, sui numerosi ritardi ed assenze ingiustificate che impedivano all'ufficio di fare affidamento sull'espletamento dei compiti attribuiti al dipendente.

Premesso quanto sopra, si precisa che sono state sempre contestate al Capobianco esclusivamente le assenze arbitrarie e non mai quelle dovute a malattia, tanto più se giustificate da certificati medici od ospedalieri. Anzi, in considerazione delle sue dichiarate cagionevoli condizioni di salute, l'interessato, a sua tutela e a tutela dell'amministrazione, è stato sottoposto a visita medica collegiale presso l'ufficio sanitario del compartimento delle ferrovie dello Stato di Bari, il quale, con referto del 10 ottobre 1982, lo dichiarava «idoneo a mansioni non gravose», quali erano del resto quelle affidategli.

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

(Segue SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti). Corre l'obbligo di puntualizzare che l'intervento chirurgico per ernia del disco è stato subito dal Capobianco in data 10 novembre 1983 e cioè sette mesi dopo il provvedimento di licenziamento. Per avere un preciso quadro della situazione, è opportuno rilevare che nell'arco di tre anni, e cioè dagli inizi del 1980 alla fine del 1982, il Capobianco ha assommato 30 giorni di assenze del tutto ingiustificate, oltre a 264 giorni di assenza per malattia.

Ciò premesso è del tutto evidente che per il caso in questione l'amministrazione è pervenuta alla formulazione del decreto di licenziamento non solo dopo aver completamente espletato l'iter della complessa normativa prevista per il dipendente non di ruolo e dopo aver attentamente vagliato tutti i presupposti indispensabili al provvedimento stesso, ma dopo aver cercato in ogni modo, soprattutto all'inizio del rapporto contrattuale, di stimolare il Capobianco, attendendo con ogni possibile comprensione un cenno di effettivo interesse alla conservazione del posto di lavoro.

Per quanto sopra esposto, si ritiene pienamente legittimo il decreto ministeriale del 16 aprile 1983, registrato dalla Corte dei conti il 2 agosto 1983 e non revocabile, sotto il profilo dell'opportunità, in quanto l'amministrazione ha evidenziato la mancanza dei presupposti per carenza di interesse ad avere nuovamente alle proprie dipendenze un elemento che ha dimostrato scarsissimo attaccamento al servizio.

CALICE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* CALICE. Dichiaro che sono insoddisfatto non in modo formale ma per un elementare senso di giustizia, anzi di ingiustizia nei confronti di un giovane. Comprendo la spino-

sità del carattere di questo giovane, ma credo che sia l'unico caso in Italia (parliamo del Ministero dei trasporti): vorrei conoscere se ci sono precedenti di licenziamento per scarso rendimento.

Si tratta fra l'altro di un giovane che la stessa risposta ufficiale del Sottosegretario riconosce essere stato sottoposto ad una operazione per un'ernia del disco, anche se è avvenuta — dice il Sottosegretario — nove mesi dopo il licenziamento, per un'afezione che si trascinava credo anche durante la fase dell'attività lavorativa.

Comunque sono insoddisfatto, non perchè sia animato da spirito polemico ma proprio per senso di giustizia, perchè avevo posto e rinnovo qui la questione, che ritengo giuridicamente fondata (posso sbagliarmi naturalmente), di un eventuale atto di revoca del provvedimento, con le sanzioni del caso, proporzionate però allo scarso rendimento. Se è possibile valutare questo aspetto sarei grato al Ministro, ripeto, per senso di giustizia, anche perchè c'è una contraddizione in termini, nel senso che mi risulta (non ne so molto: so quello che dicono i giornali) che lo sciopero del personale della motorizzazione civile sarebbe anche legato alla scarsità di organici. Mi pare appunto che, sia pure rispetto ad un piccolo ma così significativo caso, sia contraddittorio il licenziamento nel momento stesso in cui si denuncia scarsità di organici.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Libertini, Nespolo e Pollidoro:

LIBERTINI, NESPOLO, POLLIDORO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se sia possibile migliorare i collegamenti tra Casale Monferrato e Vercelli, oggi carenti, con una elettrificazione in tempi brevi della tratta medesima.

Risulta, infatti, che un approfondimento tecnico nell'ambito del compartimento di

Torino ha fatto emergere la possibilità di elettrificare la linea Casale-Vercelli utilizzando le economie che si rendono disponibili sui finanziamenti accordati per la elettrificazione, ora in corso, del percorso mediopadano Chivasso-Valenza.

Al riguardo occorre sottolineare che l'elettrificazione della linea Casale-Vercelli non richiede interventi al binario (già tutto rinnovato) e neppure la costruzione di nuove sottostazioni elettriche, per cui i lavori occorrenti restano essenzialmente circoscritti alla palificazione ed alla stesura dei conduttori della linea di contatto.

I vantaggi che ne deriverebbero al nodo ferroviario di Casale sono notevoli: nel nodo medesimo convergerebbero linee tutte elettrificate che consentirebbero una certa omogeneità nell'utilizzazione del materiale rotabile in genere e dei mezzi di trazione in particolare, oltre ai consistenti auspicati miglioramenti dei tempi di percorrenza e della regolarità di marcia dei treni sulla relazione Vercelli-Casale-Alessandria.

(3-00738)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. I lavori di elettrificazione della linea Chivasso-Casale-Valenza, finanziati dal programma integrativo, sono stati in buona parte appaltati e la loro esecuzione procede regolarmente. Il sollecito espletamento delle procedure di gara, le favorevoli condizioni di appalto ottenute in dipendenza della possibilità di programmare interruzioni della circolazione di notevole durata, il buon andamento dei lavori senza emergenze impreviste prefigurano la possibilità, per la parte già appaltata, di conseguire economie rispetto alle somme approvate, che comprendono consistenti quote per imprevisti e revisione prezzi.

Tuttavia una affidabile valutazione di quanto sarà possibile economizzare sul globale del finanziamento è allo stato attuale prematura, sia perchè restano ancora opere da appaltare, sia perchè non sono ancora noti gli effettivi addebiti per materiale di

magazzino, la cui maggior parte è ancora da contabilizzare.

Indipendentemente da tale valutazione, è stato disposto che, per l'eventuale elettrificazione della linea Casale-Monferrato-Vercelli, venga sollecitamente e attentamente approfondito il confronto costi-benefici e, se i risultati saranno favorevoli all'elettrificazione, sarà esaminata la possibilità di eseguire tali lavori.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Devo dichiararmi insoddisfatto, anche se non del tutto: infatti colgo un aspetto positivo, cioè che l'Azienda ferroviaria — bontà sua — intende compiere un accertamento delle economie che si renderanno disponibili sui finanziamenti accordati per l'elettrificazione del tratto Chivasso-Valenza. È positivo che si faccia questo accertamento, però mi sembra che la risposta nel suo insieme sia molto arretrata.

Parliamoci molto chiaramente: che si realizzino economie sensibili che sono già in processo nei lavori di elettrificazione del tratto Chivasso-Valenza non è una cosa che mi sono sognato la notte; è qualcosa che risulta alla direzione del compartimento di Torino e alla unità speciale. Sono dati che ho avuto in quella sede e che poi sono stati confermati: si stanno facendo economie. La risposta dice che queste economie non sono ancora state valutate nel complesso.

Torniamo qui a ciò che ho detto all'inizio della seduta: cioè questa mentalità storica delle ferrovie, per cui il 1980 e il 1990 è la stessa cosa. Ma una qualunque azienda industriale, nel momento in cui coglie il fatto che certi lavori costano meno del previsto, si pone immediatamente il problema: non aspetta che i lavori siano finiti per valutare ciò che si deve fare.

Questo è il primo rilievo. Il secondo è che la risposta introduce surrettiziamente l'idea che l'elettrificazione della Casale-Vercelli in realtà è cosa tutta da decidere. Ebbene, non è così. Tale elettrificazione era stata decisa: la verità è che si tenta di rimettere in discus-

sione questa linea, la sua validità, non l'elettrificazione, e di tornare indietro rispetto a decisioni che sono state assunte addirittura dal Parlamento. Ciò è totalmente inaccettabile.

Insisto perciò nel dichiararmi largamente insoddisfatto — se non completamente — e nel chiedere che l'Azienda faccia in fretta le valutazioni sulle economie da realizzare nella elettrificazione della Chivasso-Valenza ed esamini subito il problema della elettrificazione della Casale-Vercelli, non rimandandolo a un giorno indefinito di un anno indefinito.

Sottolineo nello stesso tempo ciò che è detto nell'interrogazione, cioè che l'elettrificazione delle due tratte consentirebbe anche una omogeneizzazione del materiale di trazione, consentirebbe economie, che sono state valutate, ed un riduzione dei tempi di percorrenza, quindi una maggiore efficienza aziendale.

Questo è ciò che auspichiamo che l'Azienda, il nuovo ente, cambiando mentalità e dismettendo il vecchio abito burocratico, intraprenda in tempi celeri e con misure stringenti.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Vittorino Colombo (V.).

COLOMBO VITTORINO (V.). — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che le Ferrovie dello Stato hanno istituito in Bolzano nel 1980 una sezione autonoma del personale — successivamente divenuta divisione — e recentemente una divisione impianti elettrici, ambedue dipendenti direttamente dalla direzione generale, si chiede di conoscere quale logica presieda alla costituzione dei citati organismi che scavalcano la direzione compartimentale di Verona e disarticolano i servizi del compartimento stesso.

È ben noto che, per quanto riguarda la divisione del personale, possono essere adottati a giustificazione i problemi di attuazione della legge n. 752 del 1976 circa la tutela delle minoranze etniche, ma se ciò può giustificare l'esistenza di un organismo decentrato non si comprende perchè esso debba dipendere da Roma e non dalla direzione compartimentale competente.

Del tutto ingiustificata appare, poi, l'autonomia della citata divisione impianti elettrici, che presenta anzi numerose e gravi controindicazioni, trattandosi di un servizio tecnico in grado di funzionare solo in un contesto organico di strutture e organismi di supporto, tutti con sede in Verona e atti ad effettuare interventi rapidi sull'intero territorio del compartimento.

Si chiede, infine, quali fondamenti abbiano le voci che prospettano un futuro compartimento di Bolzano, che non si possono non considerare cervelotiche, ma che trovano alimento nei ricordati atti non comprensibili dell'Azienda ferroviaria, che l'interrogante si augura vengano attentamente riesaminati da parte del Ministro.

(3-00781)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* In occasione della predisposizione del provvedimento di istituzione della divisione impianti elettrici per l'Alto-Adige, le ferrovie dello Stato ebbero cura di approfondire le possibili ipotesi di soluzione da dare, in termini di collegamento funzionale, alla istituenda divisione. La dipendenza dall'Ufficio impianti elettrici di Verona appariva, in prima ipotesi, giustificata dalla possibilità di utilizzare i servizi comuni, già esistenti per l'ufficio compartimentale ed operanti con estensione sull'intera circoscrizione territoriale.

Si trattava, in sostanza, di consentire che i reparti d'ufficio, che svolgono funzioni di progettazione e negoziale, nonché quelli compartimentali d'esercizio, quali i reparti coordinatori impianti elettrici, sottostazioni elettriche, impianti e segnalamento, nonché la stessa officina, unità, queste, con la sede in Verona, conservassero appieno la loro azione gestionale su tutto il territorio del compartimento, compreso l'Alto-Adige. Tuttavia, da una attenta analisi dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, e in particolare delle norme di attuazione, si era ritenuto che tale soluzione avrebbe presentato inconvenienti in materia di governo del personale. Infatti, va considerato che il de-

creto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752 — che, com'è noto, nella gerarchia delle fonti normative si colloca a livello sub-costituzionale — in attuazione dello statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige, prevede la istituzione, nella provincia di Bolzano, di ruoli locali del personale civile delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo — per cui rientrava in tale previsione anche l'allora azienda autonoma Ferrovie dello Stato — e dispone il conferimento di considerevoli competenze, in materia di governo del personale iscritto nei ruoli medesimi, ad organi locali di amministrazione attiva, in sostituzione degli organi delle singole amministrazioni già a ciò preposte.

È il caso dell'ufficio unico del personale, previsto nell'ambito del Commissariato del Governo per la provincia di Bolzano (articolo 24); del consiglio unico locale di amministrazione, presieduto dal Commissario del Governo (articolo 22); della commissione unica paritetica di disciplina, prevista nell'ambito del Commissariato del Governo (articolo 23), la quale si configura, per il personale ferroviario sottoposto a procedimento, come l'organo consultivo equivalente della commissione compartimentale di disciplina. Per tale ragione, il capo della divisione impianti elettrici per l'Alto Adige non è stato inserito fra i componenti di quest'ultimo organo collegiale, anche in considerazione del fatto che il decreto ministeriale 25 febbraio 1983, n. 377, per il personale ferroviario iscritto nei ruoli del compartimento di Verona ed in servizio nella provincia di Bolzano, ha previsto tra l'altro l'inserimento del capo della divisione personale per l'Alto Adige fra i componenti la commissione compartimentale di disciplina di Verona.

In sostanza, nel rispetto dell'ispirazione autonomistica delle norme del «pacchetto» e al fine di meglio collocare le citate divisioni in sintonia con il quadro legislativo speciale vigente nel territorio in cui opera, si era valutato di non incardinare l'organo di cui trattasi nell'Ufficio impianti elettrici compartimentale e di collegare, conseguentemente, l'autonomia al potere d'indirizzo e di controllo della sede centrale del servizio impianti elettrici.

Del resto, da ciò nulla era venuto a mutare circa i poteri di intervento, dispositivi, di coordinamento e di controllo attribuiti, dalla legge 16 giugno 1927, n. 984, ai direttori compartimentali, nè erano sorti dubbi che la divisione impianti elettrici rientrasse nella giurisdizione territoriale del direttore compartimentale di Verona.

Inoltre, per quanto concerne la formula con cui il decreto ministeriale 26 ottobre 1984, n. 2492, ha regolato la partecipazione del capo dell'unità in oggetto al comitato di esercizio — solo «quando siano da trattare questioni che interessano la sua competenza» — ed è in linea con la vigente normativa rispecchiando fedelmente il dettato dell'articolo 5 del regio decreto-legge 14 gennaio 1927, n. 29, il quale tratta della composizione e del funzionamento dei comitati di esercizio. È appena il caso di aggiungere, comunque, data l'interdipendenza funzionale degli uffici e degli impianti compartimentali, che è sempre in facoltà del direttore compartimentale di ammettere la partecipazione permanente del capo della divisione impianti elettrici di Bolzano alle sedute del comitato medesimo. Infine, con il decreto ministeriale 2 agosto 1985, n. 2095, la divisione impianti elettrici per l'Alto Adige con sede a Bolzano ha cessato di far parte della sede centrale ed è stata configurata come una divisione periferica del compartimento di Verona, limitatamente alla provincia di Bolzano. Si deve, peraltro, fare presente che, a seguito dell'avvenuta trasformazione della Azienda ferrovie dello Stato in ente pubblico economico, è attualmente allo studio una generale revisione delle strutture aziendali, nel cui ambito verrà riesaminata la problematica in esame.

Da ultimo, si ricorda che la necessità di intervenire con modifiche all'ordinamento di tutte le unità organiche operanti in Bolzano, necessità che discende dalla normativa speciale vigente su tutto il territorio della provincia autonoma di Bolzano, non vuole significare che si sta agendo in un'ottica che prevede l'istituzione di un «futuro compartimento di Bolzano».

COLOMBO VITTORINO (V.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO (V.). Signor Presidente, la risposta del Sottosegretario, che giunge dopo circa un anno da quando è stata presentata l'interrogazione, dà atto che il problema è superato. È strano, però, che prima voglia tentare di giustificare un provvedimento che non stava in piedi e che per questo è stato revocato, ossia la costituzione di una divisione impianti elettrici a Bolzano in qualche misura indipendente, anche se per giustificare tale indipendenza si è richiamato persino il regio decreto-legge del 1927 insieme con il decreto del Presidente della Repubblica n. 572 che stabilisce l'autonomia per quanto riguarda il personale della provincia di Bolzano in relazione alla nota situazione etnica.

Prendo atto — del resto, lo sapevo già, perchè il fatto è noto — che la divisione impianti elettrici di Bolzano è tuttora esistente ma pienamente dipendente, come era giusto e doveroso, dal compartimento di Verona, di cui fa parte, e non dalla sede centrale di Roma.

Prendo atto — anche questo era noto — che il nuovo ente ferrovie dello Stato ha potestà autorganizzatoria e pertanto potrà modificare anche questa organizzazione territoriale, rispettando ovviamente le leggi dello Stato in materia di autonomia.

Non mi posso dichiarare nè soddisfatto nè insoddisfatto, perchè la questione è superata dai fatti.

PRESIDENTE. Seguono due interrogazioni dei senatori Ranalli, Pollastrelli e Giustinelli e dei senatori Nespolo, Libertini e Pollidoro concernenti l'abolizione di talune linee ferroviarie minori:

RANALLI, POLLASTRELLI, GIUSTINELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere: con quali criteri l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato intenda utilizzare i 14.500 miliardi di rifinanziamento del piano integrativo messi a disposizione dalla legge n. 887 del 1984;

se, con tale ripartizione, venga assegnato alla linea Civitavecchia-Capranica-Orte un

finanziamento adeguato alla esecuzione dell'intero progetto, secondo la logica ed i fini stabiliti dal piano integrativo che prevede la modernizzazione della ferrovia e la sua trasformazione in una direttrice importante del traffico regionale, nel contesto del riequilibrio e dello sviluppo dell'alto Lazio e del suo rinnovato rapporto con l'Umbria;

se, infine, non si ritenga che la concentrazione delle risorse su poche linee essenziali secondo una ipotesi sostenuta dalla dirigenza dell'Azienda e la conseguente erogazione di finanziamenti simbolici sulla rete secondaria, costituisca, nei fatti, lo scardinamento della strategia del piano integrativo, l'abbandono delle scelte compiute dal Parlamento e la riproposizione di una massiccia politica dei rami secchi.

(3-00967)

NESPOLO, LIBERTINI, POLLIDORO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che la legge finanziaria del 1985 ha stabilito un rifinanziamento della legge n. 17 di 13.753 miliardi;

rilevato:

che, ciò nonostante, sono stati ridimensionati, rinviati o annullati stanziamenti finanziari e addirittura lavori già appaltati, sulle linee ferroviarie di Alessadria-S. Giuseppe di Cairo; Ovada-Acqui; Alessandria-Ovada-Genova;

che le succitate linee ferroviarie fanno parte di un gruppo di rami di ben 2.358 chilometri, ai quali sono stati assegnati soltanto 640 miliardi dei 13.753 disponibili e che tale cifra, assolutamente insufficiente, produrrà l'inevitabile conseguenza di ridurre la funzionalità delle suddette ferrovie, con grave danno per i viaggiatori, per gli operatori e quindi per l'economia locale, regionale ed interregionale,

gli interroganti chiedono al Ministro:

d'intervenire per impedire che vi sia un drastico ridimensionamento di linee ingiustamente considerate minori o secondarie;

che cosa intende fare per impedire che decisioni di così grande importanza vengano assunte alla chetichella, sulla base di criteri di scelta assolutamente sconosciuti ed incomprensibili e nel momento in cui si do-

vrebbero rinnovare i vertici dell'azienda ferroviaria.

In particolare si sottolinea la necessità che non vengano drasticamente ridimensionate le linee ferroviarie di Alessandria-S. Giuseppe di Cairo; Ovada-Acqui; Alessandria-Ovada-Genova che hanno un ruolo strategico nel piano regionale dei trasporti del Piemonte e che interessano la vita sociale ed economica di intere comunità.

(3-01020)

Il Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente alle due interrogazioni.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Com'è noto la legge finanziaria 22 dicembre 1984, n. 887 ha autorizzato un secondo rifinanziamento di 15.900 miliardi di lire, dei quali 14.500 per il settore degli impianti fissi e navi traghetto e 1.400 per il settore materiale rotabile, da destinare, secondo necessità, alla revisione dei prezzi e al completamento delle opere e delle forniture previste dal decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, per l'integrale realizzazione del programma integrativo di interventi di potenziamento, ammodernamento e ri-classamento degli impianti della rete ferroviaria nazionale, di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17.

Per l'utilizzazione delle risorse finanziarie disponibili — sia di quelle precedentemente assegnate che di quelle ora autorizzate — le ferrovie dello Stato hanno provveduto ad una programmazione dinamica dell'utilizzo delle risorse stesse, in relazione anche ai lavori già in atto. Soltanto per quanto concerne gli interventi previsti per le linee della rete ferroviaria di interesse locale — per le quali sono in corso approfondimenti e verifiche per valutarne la possibilità o meno di sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con autoservizi — si è ritenuto di soprassedere in via cautelativa all'attuazione dei provvedimenti previsti dal decreto ministeriale n. 1881, del 1981.

Per quanto riguarda la linea Civitavecchia-Capranica-Orte, che non fa parte della rete ferroviaria di interesse locale, saranno regolarmente realizzati gli interventi previsti dal

ripetuto decreto ministeriale n. 1881 del 1981. Gli interventi da realizzare con gli originari 35 miliardi stanziati dal decreto citato per tale linea sono stati successivamente rifinanziati con le leggi finanziarie 1984 e 1985 per complessivi 302,5 miliardi.

A tutt'oggi è stata già appaltata la progettazione del ripristino del tratto Mole del Mignone-Capranica, con affidamento della ristrutturazione delle gallerie ivi esistenti.

In una seconda fase saranno appaltati i lavori per il completamento della sede ferroviaria, compresi l'armamento e l'installazione del controllo centralizzato del traffico per la tratta Civitavecchia-Capranica. Si prevede che tali lavori possano essere portati a compimento entro il 1990.

In una terza fase, la cui conclusione è prevista per il 1992, si provvederà al rinnovamento dell'armamento ed all'elettrificazione della tratta Capranica-Orte.

Anche per quanto riguarda le linee Alessandria-San Giuseppe di Cairo, Ovada-Acqui e Alessandria-Ovada-Genova, che non fanno parte della rete ferroviaria di interesse locale, saranno regolarmente realizzati gli interventi previsti dal ripetuto decreto ministeriale n. 1881 del 1981.

In particolare per la linea Alessandria-San Giuseppe di Cairo sono disponibili globalmente circa 30 miliardi di lire, di cui circa 7 miliardi già utilizzati per la realizzazione di impianti ACEI nelle stazioni di Gamalero, Cantalupo, Sezzadio, Cassine, Strevi. I rimanenti 23 miliardi, che saranno appaltati quanto prima, saranno utilizzati per l'installazione del controllo centralizzato del traffico tra Alessandria ed Acqui e l'esecuzione dell'impianto ACEI in tutte le stazioni tra Acqui e San Giuseppe di Cairo.

Per la linea Alessandria-Ovada-Genova è stata prevista la spesa di 17,5 miliardi, di cui 8,5 già appaltati, ed i cui lavori sono in corso per l'attivazione del telecomando e del controllo centralizzato del traffico tra le stazioni di Ovada e Alessandria. I restanti 9 miliardi saranno utilizzati per la sistemazione degli impianti ACEI nelle stazioni e per la realizzazione del blocco conta assi fra Ovada e Genova. Si prevede che tali lavori possano essere iniziati a partire dalla fine del 1986.

Per la tratta Ovada-Acqui, infine, sono stati stanziati circa 4 miliardi, dei quali circa 3 saranno utilizzati per la realizzazione dell'impianto CTC sull'intera tratta, mentre i rimanenti saranno utilizzati per la sistemazione degli impianti ACEI.

GIUSTINELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, naturalmente intendo replicare alla risposta dell'onorevole Sottosegretario per la prima interrogazione e debbo dirmi parzialmente soddisfatto, e quindi anche parzialmente insoddisfatto, nel senso che la risposta che ci è stata fornita non affronta in termini puntuali come chiedevamo le due questioni che abbiamo posto alla base della interrogazione in oggetto. La prima questione si riferisce ai criteri generali con i quali da parte del Ministero dei trasporti si sta provvedendo alla spesa dei fondi del Piano integrativo che sono stati integrati con la legge finanziaria del 1984. Credo ci si trovi di fronte ad una massa di risorse che si aggira attorno ai 35.000 miliardi; e rispetto a questa mole ingente di finanziamenti — a nostro avviso — si pongono dei problemi specifici, quelli legati ai tempi di erogazione della spesa per i progetti che sono stati a suo tempo approvati. In secondo luogo, credo ci si ponga un problema di equilibrio complessivo dell'uso delle risorse, nel senso che come noi andiamo, credo molto ragionevolmente, sostenendo, gran parte di queste risorse viene concentrata sulle linee dorsali e viene poi riservata invece alle altre linee, alle trasversali, soltanto una quota residua di scarsa incidenza.

La considerazione finale che volevo fare è inoltre relativa proprio ai tempi e all'erogazione dei finanziamenti sulla linea Civitavecchia-Capranica-Orte. In sostanza, l'onorevole Sottosegretario ci ha detto che a fronte di un primo finanziamento di 35 miliardi ve n'è stato un altro parziale, del quale tra l'altro non ho capito l'importo, che dovrebbe consentire di strutturare l'intervento in tre fasi, l'ultima delle quali è prevista entro il 1992. Si tratta di una linea estremamente breve,

che in parte deve essere ripristinata e che è tra le priorità che sono state indicate dalla regione Lazio e condivise anche dalla regione Umbria, una linea che, consentendo di agganciare il porto di Civitavecchia alla Roma-Firenze e alla relativa direttissima, può oggettivamente mettere questo porto e questa città in collegamento con un grande flusso di traffico e può aprire a questo porto una diretta via di comunicazione con tutta l'Umbria ed in particolare con l'area siderurgica pubblica del ternano.

Non crediamo che per realizzare questi lavori le fasi previste possano essere ritenute congrue; personalmente, ho anche dei dubbi fra l'altro per quanto riguarda il finanziamento complessivo che viene messo a disposizione. Tuttavia, pur nella relativa soddisfazione che posso esprimere perchè questa linea non è oggetto di diverse considerazioni, così come abbiamo inteso per altre linee questa sera, linee per le quali le ferrovie pensano a programmi di taglio, debbo aggiungere che sia i tempi che le risorse finanziarie complessive non mi sembra possano costituire una risposta valida ad un problema che invece ha una sua oggettiva rilevanza ed urgenza.

Si aggiunga infine — e concludo — che mentre in questa direzione i lavori procedono in modo estremamente lento, o addirittura non decollano affatto, come è facile constatare, in altra direzione, e mi riferisco in questo caso alla linea Attigliano-Viterbo, i programmi di ridimensionamento o di taglio vanno avanti invece con una velocità supersonica, non tenendo in quest'ultimo caso conto della volontà della regione, delle comunità locali, delle oggettive esigenze di servizio. Tanto più che ci si trova, ad esempio, di fronte ad una linea sulla quale anche recentemente le ferrovie dello Stato hanno effettuato un intervento di potenziamento che oggi dovrebbe essere invece clamorosamente smentito da una decisione in senso contrario che noi ci auguriamo non avvenga e rispetto alla quale dobbiamo esprimere la più piena solidarietà alle istituzioni locali, alle forze politiche e ai pendolari interessati, che si battono affinché questo taglio non abbia luogo.

NESPOLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NESPOLO. Signor Presidente, esprimo nei confronti del Governo, che ci ha fornito questa risposta all'interrogazione presentata da me e dai senatori Libertini e Pollidoro, una sostanziale insoddisfazione, anche se constato, come ha già fatto il senatore Giustinelli, che rispetto al ventilato taglio di 4.000 miliardi su una serie di linee ferroviarie, tra cui anche la Alessandria-San Giuseppe di Cairo, la Ovada-Acqui e la Alessandria-Ovada-Genova, rispetto a questo taglio, ripeto, proposto tra l'altro andando in senso contrario alle indicazioni della legge finanziaria nel momento in cui vi era l'istituzione dei vertici dell'azienda ferroviaria, si è già avuto per una serie di linee ferroviarie e quindi di realtà locali un esito negativo. Infatti, i lavori che il Sottosegretario diceva che devono riprendere al più presto sono rimasti intanto bloccati per parecchi mesi, essendo soltanto parzialmente finanziati.

Oggi il Governo è costretto a fare marcia indietro. Ne prendo atto per quanto riguarda le linee indicate nell'interrogazione. Comunque, mi permetto di dire che la risposta del Sottosegretario oltre ad essere insoddisfacente in senso generale mi lascia anche un dubbio di merito. Vorrei sapere, perchè purtroppo non mi è stato detto, se questi miliardi, così puntualmente elencati per queste tre linee, sono quelli che erano stati programmati o sono invece stati decurtati.

Prendo atto dell'impegno, che mi auguro venga mantenuto, di attivare questi lavori entro il 1986, perchè, ripeto, in queste scelte contraddittorie del Governo in realtà si è perso un anno e ciò ha significato per una serie di linee ferroviarie anche un vero e proprio depotenziamento. Anche se alla fine questo non è il caso delle linee cui fa riferimento la nostra interrogazione (o almeno me lo auguro), si finisce poi per parlare di «rami secchi» e intanto si creano le condizioni per cui per anni è difficoltoso avere la qualificazione delle linee e quindi del servizio. Penso, ad esempio, alla Alessandria-San Giuseppe di Cairo, della quale il Sottosegretario ha

elencato l'attuazione del controllo centralizzato del traffico in alcune stazioni: il fatto che questo programma non sia stato portato a termine ha creato e crea notevoli difficoltà su una linea che è stata inserita nel piano poliennale delle ferrovie e che è stata considerata una direttissima nel quadro del sistema del raccordo tra i porti liguri ed il Sempione.

Quindi, in conclusione, nell'esprimere una sostanziale insoddisfazione, ma anche la presa d'atto del fatto che il Governo su ventilati tagli è tornato indietro, credo sia indispensabile continuare — per parte nostra sicuramente lo facciamo e lo faremo — ad insistere, a controllare e a verificare affinché i progetti attuati vengano realizzati e affinché indiscriminati e non motivati tagli non creino confusioni laddove c'è bisogno invece di serietà e di programmazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Vittorino Colombo (V.):

COLOMBO VITTORINO (V.). — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quale importo, nel quadro del rifinanziamento previsto dalla legge finanziaria per il piano integrativo delle Ferrovie dello Stato, sia stato destinato ai lavori di raddoppio della tratta Bologna-Verona e in relazione ad esso quali opere o lotti siano stati ulteriormente programmati.

Si rileva che i lavori in corso hanno subito lunghissimi e inaccettabili arresti e procedono tuttora estremamente a rilento, facendo prevedere il protrarsi per molto tempo ancora di una situazione di difficoltà che penalizza la direttrice di traffico per il Brennero, universalmente riconosciuta tra le essenziali per il Paese.

A tale proposito si chiede, altresì, di conoscere quale esito abbiano avuto le iniziative, interne e internazionali, che il Ministro ha annunciato in varie occasioni di voler intraprendere per addivenire a un accordo tra gli Stati e gli enti interessati in ordine alla soluzione da adottare per il valico ferroviario del Brennero, allo scopo di far fronte al previsto aumento del traffico che renderà in

pochi anni assolutamente inadeguate le attuali strutture.

(3-00986)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il programma di utilizzo delle somme stanziato con la legge 12 febbraio 1981, n. 17, di cui al decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, prevedeva la somma di 41 miliardi per un'ulteriore fase del raddoppio del binario sulla linea Verona-Bologna.

Con il rifinanziamento del piano integrativo previsto dalle leggi finanziarie 1984 e 1985 tale somma è stata integrata con ulteriori 169 miliardi. Ciò permetterà di attivare entro la fine del decennio il raddoppio dei tratti Tavernelle-S. Giovanni in Persiceto, S. Felice sul Panaro-Mirandola, Revere-Ostiglia e Nogara-Verona Cà di David, per complessivi 65 chilometri di doppio binario rispetto ai 115 dell'intera linea. Un maggiore impegno finanziario non appare attualmente giustificato in quanto, non essendo possibile, per ragioni di traffico, aprire altri cantieri oltre a quelli previsti nei tratti indicati, non sarebbe opportuno accantonare somme che non potrebbero essere spese prima dell'inizio degli anni '90.

I ritardi lamentati sono da attribuire al mancato rispetto degli obblighi contrattuali da parte di un'impresa appaltatrice dei lavori per la realizzazione della sede per il raddoppio del tratto Nogara-Cà di David, mancato rispetto che ha costretto le ferrovie dello Stato alla rescissione del contratto e all'esecuzione in danno dei lavori rimasti incompiuti. Allo stato attuale questi lavori sono in corso per cui potrà essere dato inizio all'attrezzaggio del tratto Nogara-Verona Cà di David nel primo semestre del corrente anno.

Contemporaneamente è stata completata la progettazione dei tratti Tavernelle d'Emilia-S. Giovanni in Persiceto e S. Felice sul Panaro-Mirandola e i relativi lavori sono già stati consegnati.

È infine in corso di ultimazione la proget-

tazione definitiva del raddoppio del tratto Revere-Ostiglia e dei tratti rimanenti da eseguire con i fondi di finanziamenti futuri. In tal modo si potrà effettuare un'attendibile valutazione dell'opportunità di realizzare il raddoppio in affiancamento oppure in variante.

Quanto poi alla sistemazione del valico ferroviario del Brennero, si fa notare che il programma del Governo austriaco di trasferire gradualmente su ferrovia, con tecniche intermodali, il traffico merci pesante, circa tremila autotreni al giorno, e le stesse previsioni bavaresi di incremento degli scambi con i sistemi tradizionali, mentre confermano la necessità di concretizzare una soluzione definitiva del problema del nuovo valico, impongono una programmazione realistica di interventi sulle infrastrutture attuali per fronteggiare, nel medio periodo, i prevedibili aumenti di traffico.

A ciò si è provveduto stanziando, nel quadro del programma integrativo, circa 400 miliardi per migliorare il tracciato attuale mediante alcune varianti in galleria ed altri interventi tecnologici, in modo sia da renderlo più affidabile, sia da consentire la transitabilità della sagoma C1 (intermodale), sia, infine, da aumentare la potenzialità e la sicurezza della circolazione. Si deve peraltro precisare che la suddetta cifra di 400 miliardi è attualmente ritenuta, dall'ente ferrovie dello Stato, insufficiente in quanto occorrerebbe un ulteriore finanziamento di circa 100 miliardi per maggiori oneri dovuti all'affinamento della progettazione delle suddette opere di variante.

Sempre nel quadro degli interventi di medio periodo è stato, inoltre, messo a punto uno studio di fattibilità per realizzare a Campo di Trens uno scalo merci di confine con funzione anche di smistamento in direzione nord-sud. La provincia di Bolzano, alla quale nel febbraio dello scorso anno è stato chiesto l'inserimento dell'impianto nello strumento urbanistico, non ha ancora dato una risposta. Qualora si manifestasse un'opposizione all'insediamento da parte della provincia di Bolzano, si potrebbe realizzare lo scalo di smistamento a Trento-Spini di Gardolo, dove verrebbero concentrate tutte

le attività di composizione e scomposizione dei treni, oggi effettuate in vari scali dell'asse.

I tempi di realizzazione sia degli interventi sulla linea che di quelli sugli impianti, nonché degli interventi sul nodo di Verona, sono compatibili con gli obiettivi temporali del già ricordato programma del Governo austriaco. Una volta acquisiti i pareri degli enti territoriali interessati ed effettuati alcuni approfondimenti, soprattutto per garantire una equilibrata ripartizione dei costi e dei benefici tra i vari operatori dei due paesi, verranno prese le opportune iniziative per un concreto avvio del programma.

COLOMBO VITTORINO (V.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO (V.). Ringrazio il Sottosegretario delle informazioni che per la prima parte mi lasciano notevolmente perplesso. In base alle notizie forniteci, dello stanziamento iniziale di 41 miliardi, più i successivi rifinanziamenti per 169 miliardi, risulta finanziata la realizzazione delle opere per 65 chilometri sui 115 dell'intera tratta, per la fine del 1990. Inoltre, si sente sempre parlare dei soliti tratti a partire da Bologna e del tratto da Verona a Nogara, mentre, per il resto, si è ancora in fase di progettazione. Si parla dell'impossibilità di aprire nuovi cantieri, in quanto quelli già in atto ostacolerebbero il traffico, nel caso in cui si aggiungessero ulteriori lavori. Ma dove sono i cantieri in atto? A me risulta che al momento si stia lavorando solo in prossimità di Bologna, ma nella tratta Verona-Nogara, per esempio, non si vede traccia di attività. Ora se si procede con questa rapidità di esecuzione che ci darà circa la metà del raddoppio necessario entro il 1990, non vedo come ciò si possa conciliare con l'affermazione fatta successivamente, ossia che l'adeguamento della linea è compatibile con le richieste austriache di passare su ferrovia gran parte del traffico che oggi scende dal Brennero su gomma.

Io non riesco a capirlo e, da questo punto

di vista, devo dichiararmi assolutamente insoddisfatto. Mi auguro che la legge finanziaria, che dà priorità a questa direttrice, consenta, al di là di quanto previsto nel piano integrativo, di accelerare la realizzazione delle spese in questione perchè, diversamente, si creerebbe una strozzatura insuperabile a sud di Verona, mentre già ne esiste un'altra gravissima a nord di tale città, che è il valico del Brennero.

Io sono al corrente dei lavori in corso tra Verona e il Brennero, di notevole rilievo, e dei 400 miliardi stanziati per l'adeguamento della linea, per i nuovi tracciati in galleria, e così via, ma la soluzione politica — perchè di questo si tratta — dell'attraversamento del valico, ovviamente in galleria, non è stata ancora raggiunta. Recentemente, il ministro Jaumann, del *land* della Baviera della Repubblica federale tedesca, in occasione di una visita a Verona, ha espresso la sua grave preoccupazione circa la futura inadeguatezza di questa via maestra dei traffici tra Germania federale e Italia, attraverso il territorio austriaco.

Ebbene, è inutile che il piano generale dei trasporti preveda, come corridoio intermodale fondamentale — sul quale deve essere impostata, insieme agli altri cinque o sei, la rete dei trasporti nazionale — quello che dal Brennero va a Reggio Calabria, se poi non si provvede con adeguata tempestività non solo — ripeto — per quanto riguarda gli stanziamenti, la progettazione ed i lavori, ma anche per quanto concerne la soluzione politica che richiede l'accordo della Repubblica austriaca e della Repubblica federale tedesca.

Io chiedo notizie circa le iniziative interne ed internazionali a questo proposito, ma su questo tema non ho avuto risposta. Mi auguro di poterla avere al più presto, anche perchè, signor Presidente, devo segnalare che, in pari data alla interrogazione in oggetto, avevo presentato una interpellanza che aveva un significato molto più vasto perchè chiedeva informazioni circa l'attuazione del piano integrativo, circa la politica della soppressione delle linee a scarso traffico e della risoluzione dei rapporti di concessione riguardanti le ferrovie in concessione a privati. Pertanto, approfitto dell'occasione per chie-

dere alla Presidenza di voler sollecitare la risposta all'interpellanza 2-00345, presentata in data 17 luglio 1985.

In ogni caso, per quel che riguarda la presente interrogazione, sottolineo che le notizie date non sono adeguate a risolvere il problema che ci sta di fronte, che è quello della necessità di adeguamento della rete nazionale dei trasporti, non solo di una piccola tratta di ferrovia, in base al piano generale dei trasporti testè approvato. Mi auguro che l'onorevole Sottosegretario voglia prendere buona nota delle mie parole e rendersene interprete, non soltanto sul piano tecnico, presso l'ente ferrovie dello Stato, perchè qui si tratta di direttive di carattere generale in merito alle quali è assolutamente prevalente l'autorità politica del Governo e del Parlamento.

L'ente ferrovie dello Stato certamente avrà da risolvere i suoi problemi, ma non può non rispondere a questa autorità fondamentale che si è espressa con un documento, che il Consiglio dei ministri dovrebbe quanto prima rendere ufficiale, che imposta i problemi dei trasporti nazionali basandosi, anche, tra le poche linee fondamentali, su questo corridoio intermodale e non può non comprendere che se si procede con questo metro e con questa misura di azione, non si danno risposte adeguate alle necessità.

PRESIDENTE. Senatore Colombo, la Presidenza prende atto della sua sollecitazione e si adopererà nel senso da lei richiesto.

Segue infine l'interrogazione del senatore De Sabbata e di altri senatori:

DE SABBATA, GIUSTINELLI, BENEDETTI, CASCIA, COMASTRI, GROSSI, RASIMELLI, VOLPONI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che nella tratta Ancona-Falconara-Orte, di 207 chilometri, un espresso impiega circa 3 ore e 15 minuti e quindi la velocità del percorso è di circa 63 chilometri all'ora;

che, in caso di necessità di praticare percorsi alternativi a causa di interruzione di altre linee, la Falconara-Orte è in grado di assorbire ben poco traffico;

che gli inconvenienti accennati derivano da un tracciato particolarmente tortuoso, appesantito da forti pendenze, dalla struttura a binario semplice, dalla limitata potenzialità degli impianti;

che la situazione sopra descritta impedisce l'aumento del traffico merci e viaggiatori che offre, invece, notevoli potenzialità;

che la linea può divenire un percorso valido per collegare Roma e il versante meridionale del Tirreno con l'Italia del nord-est, senza transitare attraverso il nodo congestionato di Bologna;

che un simile percorso è destinato ad assorbire, con alleggerimento del nodo di Bologna, anche il traffico internazionale proveniente dal Brennero, dal Tarvisio e da Villa Opicina;

che tale alleggerimento del nodo di Bologna diventa ancor più necessario in vista di una trasformazione profonda per portata e velocità, presente nelle previsioni europee, delle gallerie del Gottardo e del Brennero;

che, in previsione di una complessiva riorganizzazione dell'intero sistema dei trasporti, di quelli marittimi e degli impianti portuali, la linea Falconara-Orte deve essere capace di assorbire non solo l'attuale produzione di traffico, ma anche la futura potenzialità di traffico del porto di Ancona,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro non ritenga di dover rapidamente dare corso alla trasformazione della Falconara-Orte, sia per attuare il doppio binario, sia per definire tracciati e impianti che la rendono linea veloce di grande comunicazione in conformità alle caratteristiche europee e alle previsioni cui devono ispirarsi il piano generale dei trasporti e il piano pluriennale delle ferrovie;

se non ritenga, perciò, di accelerare, relativamente alla suddetta linea, la realizzazione del piano integrativo, superando i gravi ritardi in atto e procedendo con decisione alla definizione degli ulteriori impegni progettuali e finanziari;

se non ritenga, infine, di coordinare con tali scelte le decisioni da adottare relativamente alle restanti parti dei sistemi ferroviari delle Marche e dell'Umbria interessate da previsioni di smantellamento che determi-

rebbero gravi lesioni economiche e sociali alle due regioni.

(3-01099)

Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

* SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il potenziamento dell'itinerario ferroviario Roma-Ancona, quale trasversale di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, rientra fra gli obiettivi delle ferrovie dello Stato.

Al riguardo, nel decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, relativo al programma di utilizzo del finanziamento di 12.450 miliardi di lire autorizzato dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi per il riclassamento, potenziamento ed ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato, sono stati destinati, per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara, circa 194 miliardi in totale. Attualmente, sono regolarmente in corso di esecuzione i lavori di raddoppio di alcuni tratti di detta linea, lavori che sono stati rifinanziati, per un importo di 315 miliardi, a carico del nuovo stanziamento autorizzato dalla legge 22 dicembre 1984, n. 887.

Il potenziamento della linea Orte-Falconara, destinato a migliorare le comunicazioni ferroviarie tra le Marche, l'Umbria ed il Lazio ed a creare un efficiente collegamento trasversale Tirreno-Adriatico, non comporta necessariamente il mantenimento dell'esercizio ferroviario sulle linee secondarie della regione Marche, aventi un esclusivo interesse locale. Ciò in quanto, per i viaggiatori, risulta comunque necessario un trasbordo per l'utilizzazione dei treni circolanti sulle linee principali e appare quindi ininfluente l'offerta di servizi locali effettuati su strada in luogo di quelli ferroviari.

Per quanto concerne le merci, poi, ove esistano traffici aventi volume tale da presentare un interesse commerciale per l'ente ferroviario dello Stato, gli stessi saranno mantenuti, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico di esercizio.

DE SABBATA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SABBATA. Signor Presidente, devo dichiararmi gravemente insoddisfatto, in primo luogo per la parzialità della risposta, perchè essa non tiene conto delle domande che sono state rivolte nella interrogazione. Era stato chiesto al Ministro se non intendesse accelerare i lavori di questa ferrovia che — desidero ricordarlo — comporta oggi, per un espresso, una velocità di 63 chilometri all'ora, in un periodo in cui tutte le ferrovie di Europa si stanno attrezzando e stanno sviluppando ben altre velocità commerciali.

Soprattutto, era stato chiesto se non intendesse accelerare i lavori, tenendo conto di quanto è stato poco fa detto anche dal collega Colombo, cioè del fatto che questa linea rientra, o deve rientrare — e chiedo quali fossero gli intendimenti del Governo in merito — in un quadro legato al piano generale dei trasporti ed al programma delle ferrovie dello Stato, di cui, per esempio il raddoppio del valico del Brennero e della Bologna-Verona è elemento importante e collegato al fatto che il traffico che di lì proviene può andare, anche attraverso questa linea, verso il sud, saltando il nodo di Bologna. Pertanto vi sono anche altre linee che sono interessate al problema.

Questa è la prima questione. Infatti ciò significa impostare il problema per considerare la Falconara-Orte non soltanto come una trasversale che collega i due mari e che migliora i rapporti di trasferimento tra le regioni delle Marche, dell'Umbria e del Lazio, problema certo importantissimo ma che non dà a questa tratta ferroviaria l'importanza che essa ha, invece, nel quadro generale del sistema dei trasporti e del programma delle ferrovie dello Stato. Al riguardo la risposta è completamente mancata e quindi non ci può essere che insoddisfazione.

Il Governo allora che opinione ha? Non intende in questo modo l'importanza della tratta Falconara-Roma? Non può accelerare i tempi? Ci sono ragioni tecniche, amministrative o finanziarie che l'impediscono?

Non ci sono poi solo le linee che abbiamo indicato: ci sono anche altri valichi, come ad esempio quello del Tarvisio, il valico di Villa Opicina e altri di cui si è trattato in altre

interrogazioni, questa sera, che possono con-
volgiare traffico verso questa linea ferrovia-
ria. C'è inoltre il problema della riduzione
del traffico su gomma. Altro che relazioni tra
le Marche, l'Umbria e il Lazio, alle quali mi
sento particolarmente legato per essere io un
marchigiano! Ma tanto più mi sento di pro-
muovere questi interessi in quanto compren-
do che essi riguardano l'intera rete nazio-
nale.

Pertanto, l'insoddisfazione è totale e si
collega anche alla parte a cui è stata data
risposta che non condivido. Il Sottosegreta-
rio ha detto che il potenziamento di questa
tratta non comporta il mantenimento delle
linee secondarie, che non hanno interesse
per le merci, perchè non sono di sufficiente
volume, e per i passeggeri perchè sono co-
stretti al trasbordo e quindi è meglio che
salgano sugli autobus. Più dimissionari di
così rispetto agli interessi delle ferrovie dello
Stato non si può essere!

Abbiamo parlato di «rami secchi»: ebbene,
rinverdendo il tronco, qualche cosa potrà
andare anche ai rami. In un «ramo secco»
che deve fornire anche traffico nei confronti
di una linea i cui espressi camminano però a
63 chilometri l'ora, vi è certo riduzione di
interesse a percorrerla per raggiungere quel-
lo principale.

Infine, ho un altro motivo di insoddisfazio-
ne. Non sembra che il Sottosegretario si
renda conto che le cose dette in questa Aula
nell'esercizio della funzione ispettiva abbia-
no valore per il Governo perchè provengono
dai Gruppi. Abbiamo sentito qui voci concor-
di provenienti dalla maggioranza e dall'op-
posizione nella quale io mi trovo. Non sem-
bra che questo sia l'intento del Governo,
dato che non ho visto il Sottosegretario pren-
dere appunti. Mi rendo conto che può avere
una vasta memoria e un impegno...

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato
per i trasporti*. Ci sono i resoconti.

DE SABBATA. Non c'è dubbio. Allora, si-
gnor Sottosegretario, mi consenta di trasfor-
mare l'insoddisfazione in un invito: a tenere
conto delle cose dette qui, perchè l'esercizio
della funzione ispettiva è legato anche all'e-

sercizio della funzione legislativa, alle deci-
sioni che deve prendere il Parlamento, ma
anche alla formazione di un orientamento
del Governo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle inter-
pellanze e delle interrogazioni è così esau-
rito.

Interpellanze, apposizione di nuove firme

PRESIDENTE. Il senatore Fiori ha aggiun-
to la propria firma all'interpellanza 2-00402,
del senatore Milani Eliseo.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato rispo-
ste scritte ad interrogazioni presentate da
onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fasci-
colo n. 86.

Interrogazioni, già assegnate a Commissioni permanenti, da svolgere in Assemblea

PRESIDENTE. L'interrogazione 3-01131,
dei senatori Buffoni e Cassola, precedente-
mente assegnata per lo svolgimento alla 5^a
Commissione permanente (Programmazione
economica, bilancio, partecipazioni statali),
sarà svolta in Assemblea, in accoglimento
della richiesta formulata in tal senso dagli
interroganti.

Interpellanze, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario
a dare annunzio delle interpellanze pervenu-
te alla Presidenza.

COLOMBO VITTORINO (V.), *segretario*:

MILANI ELISEO. — *Ai Ministri della difesa e
delle partecipazioni statali.* — (Già 3-01162)
(2-00402)

BUFFONI, CASSOLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — (Già 3-01131).

(2-00403)

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della interrogazioni pervenute alla Presidenza.

COLOMBO VITTORINO (V.), *segretario:*

SEGA, DE TOFFOL, VECCHI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che la signora Romilda Bollati Turatti, di Saint Pierre, vedova Bisaglia, proprietaria della tenuta «Ca' Venier — Immobiliare Boccasette», un'azienda di 1480 ettari a Ca' Venier di Porto Tolle (Rovigo), la vigilia di Natale scorso ha inviato la lettera di licenziamento in tronco a 50 dei 63 braccianti occupati stabilmente nella grande azienda agricola di sua proprietà;

che il piano di riconversione, unilateralmente predisposto, essendosi la proprietà rifiutata a qualsiasi confronto con le organizzazioni sindacali, non si fa carico di affrontare nè le esigenze di sviluppo e di qualificazione della produzione e della produttività, nè quelle di salvaguardia della occupazione;

tenuto conto delle pesanti conseguenze economiche e delle tensioni sociali che l'improvviso massiccio licenziamento provoca a Ca' Venier, un paese nel quale la terra, le abitazioni, la farmacia, la piazza, la chiesa sono tuttora di proprietà della signora Romilda Bollati vedova Bisaglia e nel contempo è minacciata anche la chiusura dello zuccherificio, unica fabbrica del comune di Porto Tolle che conta circa 1.000 disoccupati su 10.000 abitanti;

considerato che l'azienda in passato ha usufruito di lauti contributi e che altri benefici e pubblici contributi si appresta a chiedere a regione, Governo e CEE,

i sottoscritti chiedono ai Ministri in indirizzo un intervento urgente per la sospensione dei licenziamenti, la convocazione delle parti e l'apertura di una seria trattativa che

affronti il problema della salvaguardia dei livelli occupazionali.

(3-01171)

FIORI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga di doversi pronunziare, nelle comunicazioni annunziate per mercoledì 22 gennaio alla Commissione difesa del Senato, sull'iniziativa della giunta regionale sarda di opporsi, con ricorso al TAR, alle opere di ampliamento della base avviate dalla marina militare italiana nell'arcipelago della Maddalena, opere che, oltretutto, contraddicono gli impegni, mai revocati dal Governo, di ridimensionare i gravami militari che, nell'attuale misura, condizionano lo sviluppo della Sardegna.

(3-01172)

GARIBALDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che alcune sere fa nel corso di una popolarissima trasmissione televisiva «pubblica» — popolarissima anche in modo politicamente autorevole — si è «scoperto» che è stato istituito un altro centrotredici, denominato 112, che fa capo ai carabinieri e poichè ciascuno sa, o dovrebbe sapere, che la legge n. 121 del 1981, cosiddetta di riforma della polizia, prevede l'istituzione di sale operative comuni tra le forze di polizia per realizzare un perfetto coordinamento tra le stesse, tanto che sono stati già istituiti collegamenti diretti tra le centrali cui fa capo il telefonico 113 ed i vari enti preposti al soccorso ed alla sicurezza nazionale, si chiede di sapere:

se effettivamente tale 112 — inevitabilmente sovrapposto e forse anche «concorrenziale» al 113 — sia stato definitivamente istituito;

quale sia il suo costo;

se e come siasi previsto di evitare probabili inconvenienti «concorrenziali»;

per quali «ispirazioni» siasi potuto ritenere che la sua istituzione, oltre che superflua, non debba concorrere a determinare ulteriori conflittualità tra le forze di polizia senza concreti vantaggi di efficienza e a tutto danno di immagine.

(3-01173)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

DI NICOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e al Ministro senza portafoglio per gli affari regionali.* — Per sapere se risponde a verità la notizia della prossima soppressione della linea ferroviaria Alcamo diramazione-Trapani, Via Castelvetro.

La preannunciata soppressione di tale linea ha creato un grave stato di apprensione, accompagnato da vibrante proteste e polemiche da parte della numerosa popolazione della provincia di Trapani, in particolare nelle città di Castelvetro, Mazara, Marsala e nella Valle del Belice, che certamente riceverebbero un gravissimo danno economico e sociale dalla drastica ed ingiustificata decisione governativa.

Il malaugurato provvedimento penalizzerebbe imprese artigiane, piccole industrie vinicole ed olearie e numerose categorie economiche che da tempo richiedono piuttosto il potenziamento e l'ammmodernamento della linea ferroviaria, che renda più agevole, comodo e veloce il viaggio di merci e persone e non l'eliminazione del poco esistente.

(4-02507)

MASCIADRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso:

che la legge n. 250 del 18 marzo 1968, relativa al condono di sanzioni disciplinari, all'articolo 1, ultimo comma, stabilisce che delle sanzioni condonate non deve rimanere alcuna traccia nel fascicolo personale degli interessati;

che il Consiglio superiore della magistratura ha approvato, nella seduta del 4 luglio 1985, una risoluzione, trasmessa con nota prot. n. 6755 Comm. Ins., atti in data 20 luglio 1985, contenente disposizioni in tema di tenuta dei fascicoli personali dei magistrati, sugli atti che possono e debbono esservi inseriti, sul diritto del magistrato di prenderne visione e di ottenerne copia, con la quale si stabilisce all'articolo 2, n. 3, che nel fascicolo personale presso il Consiglio superiore della magistratura siano inserite sentenze

definitive di condanna in materia disciplinare,

l'interrogante chiede se il disposto dell'articolo 2, n. 3, della risoluzione non sia in contrasto con la norma legislativa e pertanto, considerando la preminenza della legge, non debba essere immediatamente abrogato.

(4-02508)

MURMURA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quale fondamento ha la notizia, diffusasi in Calabria, circa il prossimo declassamento dell'UTIF di Catanzaro, che, se eseguito, provocherebbe notevoli ripercussioni negative.

(4-02509)

GARIBALDI. — *Ai Ministri della sanità, del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* — Premesso:

che, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 26 novembre 1981, n. 678, convertito, con modificazioni, nella legge 28 gennaio 1982, n. 12, il personale del disciolto INAM, inserito nel contingente del personale assegnato, ex articolo 67 della legge 23 novembre 1978, n. 833, al servizio sanitario nazionale, poteva, a richiesta, essere cancellato da tale contingente ed essere incluso in quello dei dipendenti assegnati all'INPS;

che, ai sensi dell'articolo 12 della legge 20 maggio 1985, n. 207, le regioni, su richiesta delle USL interessate, avrebbero potuto, per esigenze di servizio, trattenere il personale trasferito non oltre il 31 dicembre 1985,

l'interrogante chiede quanti decreti, e per quale personale, siano stati emanati al fine di consentire, a coloro che han fatto domanda, di essere trasferiti rispettivamente alle USL ovvero all'INPS e, inoltre, a quali criteri siano attenuto il Ministro per valutare le obiettive esigenze cui fa riferimento il quarto comma dell'articolo 12 della legge n. 207 del 1985.

(4-02510)

LOTTI Maurizio. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che, con decreto ministeriale del 10 dicembre 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Uffi-*

ziale del 16 dicembre 1985, è stato soppresso l'ufficio delle imposte dirette di Revere (Mantova);

che il provvedimento di soppressione comporterà notevole disagio agli utenti, come è stato unanimemente denunciato dai sindaci della zona interessata, considerata la posizione intermedia di Revere tra il capoluogo, da cui dista 35 chilometri, e l'ultimo comune del basso mantovano, Felonica che dista 70 chilometri da Mantova;

che la decisione ministeriale è stata adottata ancora prima che siano state create le nuove circoscrizioni e quindi al di fuori di una puntuale programmazione della presenza dei servizi dello Stato sul territorio e del loro decentramento e che in ogni caso con lo stesso appare in palese contrasto;

che, a fronte del contenuto costo di esercizio dell'ufficio imposte dirette di Revere, si qualifica maggiormente, in termini di produttività e di economicità, la mole di lavoro da esso svolto, che interessa i 17 comuni di competenza e che riguarda oltre 26.000 dichiarazioni dei redditi;

che recentemente negli stessi uffici sono stati fatti investimenti in moderne dotazioni tecniche;

che al disagio del personale dipendente dall'ufficio soppresso faranno riscontro seri problemi logistici e funzionali del ricevente ufficio imposte dirette di Mantova,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro non ritenga sussistano tutte le condizioni che consigliano di revocare il decreto citato in premessa;

in caso contrario, le complessive motivazioni funzionali, economiche e sociali che hanno indotto all'adozione di un provvedimento che appare, sotto ogni profilo, ingiustificato e inidoneo a garantire il miglior equilibrio tra costi e benefici della amministrazione finanziaria.

(4-02511)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione

sarà svolta presso la Commissione permanente:

4ª Commissione permanente (Difesa):

3-01172, del senatore Fiori, sulle iniziative adottate dalla giunta regionale sarda in merito all'opportunità di non procedere alle opere di ampliamento della base militare della Maddalena.

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 22 gennaio 1986

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 22 gennaio, in seduta pubblica, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione di disegni di legge di ratifica di accordi internazionali:

1. Ratifica ed esecuzione della terza Convenzione tra la Commissione e il Consiglio delle Comunità Europee e gli Stati membri delle stesse, da una parte, e gli Stati ACP dall'altra, con 8 Protocolli, Atto finale e 54 Allegati, firmati a Lomè l'8 dicembre 1984, nonchè dell'Accordo interno relativo ai provvedimenti da prendere e alle procedure da seguire per l'applicazione della predetta terza Convenzione e dell'Accordo interno sul finanziamento e la gestione degli aiuti comunitari, firmati a Bruxelles il 19 febbraio 1985 (1291).

2. Ratifica ed esecuzione dell'Atto costitutivo del Centro internazionale di ingegneria genetica e biotecnologia, adottato a Madrid il 13 settembre 1983, e del Protocollo sulla istituzione del Centro stesso adottato dalla Riunione dei plenipotenziari a Vienna il 4 aprile 1984 (1376).

3. Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sulla sicurezza sociale, con allegati, e dell'Accordo complementare per l'applicazione di detta Convenzione, con allegati, adottati a Parigi il 4 dicembre 1972 (1413).

4. Finanziamento delle ricerche oceanografiche e degli studi da effettuare in at-

tuazione dell'Accordo italo-jugoslavo contro l'inquinamento delle acque del Mare Adriatico (1447).

5. Ratifica ed esecuzione del protocollo relativo alla cooperazione commerciale ed economica tra la Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA) e gli Stati membri da una parte e l'India dall'altra, firmato a Lussemburgo il 23 giugno 1981 (1518) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione del protocollo relativo ad un emendamento aggiuntivo (articolo 3-bis) alla convenzione sull'aviazione civile internazionale, adottato a Montreal il 10 maggio 1984 (1519) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione di disegni di legge:

1. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modifica dell'articolo 16 dello statuto speciale per la Sardegna, approvato con la legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, concernente la definizione del numero dei consiglieri regionali (445-B)

(*Approvato in prima deliberazione dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica e, in seconda deliberazione, dalla Camera dei deputati*).

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 novembre 1985, n. 667, recante provvedimenti urgenti per il contenimento dei fenomeni di eutrofizzazione (1623) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (969-B-bis) (*Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica, con messaggio motivato, in data 31 dicembre 1985, per una nuova deliberazione ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione*).

4. Conversione in legge del decreto-legge 10 dicembre 1985, n. 706, recante misure urgenti per il settore siderurgico (1601).

La seduta è tolta (ore 18,30).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA
Consigliere preposto alla direzione del
Servizio dei resoconti parlamentari