SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 32

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 7 al 13 giugno 1988)

INDICE

AGNELLI Arduino: sulle iniziative da adottare per la tutela della minoranza italiana residente in Iugoslavia (4-00946) (risp. MANZOLINI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 689

ALIVERTI, GOLFARI: sulle modalità e sui contenuti della convenzione stipulata nella primavera del 1987 a Lugano tra i rappresentanti dell'Italia e della Svizzera per la pianificazione delle frequenze televisive nei due paesi (4-00828) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 691

BOFFA: per un intervento volto a consentire la sollecita ratifica da parte del Parlamento della «Convenzione europea per la prevenzione della tortura e delle pene o trattamenti inumani o degradanti», firmata a Strasburgo il 5 dicembre 1987 (4-01323) (risp. MANZOLINI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 692

BOZZELLO VEROLE ed altri: sull'annullamento da parte dell'Alitalia di numerosi voli da e per Torino (4-01095) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 693

BRINA: sui programmi dell'Istituto nazionale trasporti in relazione allo scalo merci di Alessandria (4-01216) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 694

CARIGLIA: sui motivi del commissariamento delle ferrovie Arezzo-Stia (Arezzo) e Arezzo-Sinalunga (Siena) (4-00250) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 695

DUJANY: per un intervento presso l'ente Ferrovie dello Stato affinchè vengano ripristinate, con il nuovo orario invernale, le fermate dei treni rapidi nella stazione di Chivasso (Torino) e venga potenziata la linea Chivasso-Aosta-Prè Saint Didier (4-00409) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 697

FASSINO: per il potenziamento delle ferrovie calabro-lucane (4-01222) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 698

FIORET, BEORCHIA: per il ripristino del servizio merci su rotaia presso la stazione di Spilimbergo (Pordenone) (4-01042) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 699

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

FORTE: sulle iniziative che si intende assumere per ovviare alle interferenze sui canali televisivi di alcune emittenti private della Lombardia a seguito dell'attivazione di nuovi canali ad uso della televisione della Svizzera italiana (4-00978) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 702

GALEOTTI ed altri: per la proroga decennale della concessione delle due linee locali Arezzo-Stia (Arezzo) e Arezzo-Sinalunga (Siena) alla società «La ferroviaria italiana» di Arezzo (4-00024) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 695

GAROFALO: sul mancato aggiornamento del prezzo del biglietto sulla nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e sull'interruzione notturna dei collegamenti su detta linea (4-01282) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 703

INNAMORATO: sulla opportunità di prevedere il pagamento di un canone televisivo ridotto per le popolazioni delle zone del Vallo di Diana e del Cilento (Salerno) che non ricevono le trasmissioni della terza rete televisiva (4-00781) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 704

LIBERTINI ed altri: per l'adeguamento degli scali aeroportuali italiani all'incremento di traffico che si verificherà in occasione dei campionati mondiali di calcio fissati per il 1990 (4-00590) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 705

LOTTI: per un intervento presso le autoscuole volto a verificare il rispetto delle norme relative alla costituzione dei propri organici (4-00731) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 706

LOTTI ed altri: sul rispetto, da parte delle Ferrovie dello Stato, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, laddove stabilisce una quota a favore dell'Ente per la eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti fissi e nel materiale rotabile (4-00903) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 707

MACIS, PINNA: sui motivi in base ai quali l'ATI ha sospeso i voli di linea da e per Alghero (Sassari), Bologna, Torino e Genova (4-00783) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 709

MARGHERITI: per l'adozione di provvedimenti volti a garantire il completamento delle opere di ripristino della ferrovia Faentina (4-00763) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 710

MARGHERITI ed altri: sui disservizi determinati a seguito della soppressione delle fermate effettuate da numerosi treni nelle stazioni di Chiusi (Siena) e Arezzo e della riorganizzazione dei collegamenti tra Grosseto, Siena e Firenze (4-00257) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 714

MOLTISANTI: per il potenziamento e la ristrutturazione della tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì in procinto di essere soppressa (4-00549) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 716

MONTRESORI: sui provvedimenti che si intende assumere in relazione ai danni provocati ai pescatori di Alghero (Sassari) e all'ambiente marino dai pescherecci di altri compartimenti che praticano la cosiddetta «pesca a vento» (4-01444) (risp. PRANDINI, *ministro della marina mercantile*) 719

NIEDDU: per l'esecuzione dei lavori necessari a garantire il funzionamento dell'impianto di condizionamento d'aria dell'aeroporto di Elmas (Cagliari) (4-01001) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 720

sull'opportunità di rendere continuativa l'attività svolta dalla sede distaccata di Avezzano dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile dell'Aquila (4-01194) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 721

ONORATO: per un intervento volto a garantire il completamento dei lavori di ripristino della linea ferroviaria Faentina entro il 1990 (4-00790) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 710

PASQUINO, CAVAZZUTI: per l'adozione di provvedimenti volti a garantire il potenziamento dei servizi dell'aeroporto «G. Marconi» di Bologna (4-00815) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 722

PERUGINI: per l'installazione di un altoparlante nella sala d'attesa dell'aeroporto di Lametia Terme (Catanzaro) (4-01389) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 724

PERUGINI, COVELLO: sulle soste prolungate dei treni lungo la galleria Cosenza-Paola e sulla sporcizia delle vetture per i passeggeri della linea stessa (4-00861) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 724

sulla lentezza dei treni lungo la tratta ferroviaria Sibari-Crotone nonchè sulla prolungata chiusura dei passaggi a livello e sullo stato di abbandono delle stazioni ferroviarie (4-00862) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 726

PETRARA: sul mancato accoglimento della richiesta di una ulteriore visita medica avan-

zata dal signor Michele Cassandro di Santeramo in Colle, giudicato non idoneo per carenze psico-attitudinali al posto di macchinista nel compartimento ferroviario di Bari (4-01162) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 726

PINNA ed altri: per un intervento presso il provveditore agli studi di Nuoro volto alla revoca del provvedimento che impone al professor Pier Gavino Vacca, del distretto scolastico di Macomer, la restituzione delle spese sostenute dallo stesso per aver partecipato ad alcuni convegni nazionali sul tema delle tossicodipendenze e dell'alcoolismo (4-01202) (risp. GALLONI, *ministro della pubblica istruzione*) 727

POLLICE: per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della fermata di numerosi treni a lungo percorso nella stazione di Chiusi (Siena) (4-00204) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 729

sulle responsabilità relative al guasto verificatosi il 22 ottobre 1987 presso la sala energia della stazione telefonica trasmissione e segnalazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici di Milano-centro (4-00592) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 731

per un intervento presso l'Azienda di Stato per i servizi telefonici di Milano volto al rispetto delle disposizioni relative alla concessione dei permessi sindacali, con particolare riferimento al caso dell'impiegata Franca Ferrario (4-00704) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 732

sugli spostamenti di personale disposti nell'anno 1987, non rispettando le previste procedure, all'interno della direzione provinciale delle Poste di Milano (4-00787) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 733

sul trattamento discriminatorio riservato al dottor Antonio Sauro, funzionario di ruolo del Ministero dei trasporti (4-00840) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 734

sull'utilizzazione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato delle disponibilità finanziarie di cui ai commi 20 e 25 dell'articolo 32 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e nel materiale rotabile (4-00870) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 708

sulla illegittimità delle procedure seguite dalla direzione compartimentale delle Poste del Lazio nell'espletamento dei *test* attitudinali per la partecipazione a un corso di programmatore (4-00895) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 736

per un intervento volto ad evitare la riduzione degli organici del personale delle stazioni di Grottammare e Cupra Marittima (Ascoli Piceno), prevista dal piano di ristrutturazione dell'ente Ferrovie dello Stato (4-01399) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 737

SALERNO, D'AMELIO: per la realizzazione del tratto Venusio (Matera)-Bari e per l'attivazione dei consorzi fra imprese affidatarie di concessioni nell'area materana e imprenditori locali (4-00721) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 738

SCEVAROLLI: sugli intendimenti dell'ente Ferrovie dello Stato di ridurre del 50 per cento i contratti di riparazione del materiale rotabile stipulati con l'industria privata (4-01322) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 740

SCIVOLETTO ed altri: per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì (4-00027) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 740

SPECCHIA: per un intervento volto a prevedere la fermata alla stazione di Carovigno (Brindisi) del treno 3624 diretto a Bari (4-01132) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 743

SPECCHIA, VISIBELLI: per un intervento presso l'ente Ferrovie dello Stato volto alla sollecita realizzazione delle opere riguardanti la regione Puglia (4-00744) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 744

VETTORI, KESSLER: per un intervento volto a far sì che l'ente Ferrovie dello Stato tenga conto della convenzione in atto con la provincia di Trento e affidi in tempi brevi i lavori di raddoppio della linea Verona-Bologna (4-00823) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 746

VISIBELLI: per la sospensione delle prove orali del concorso per 730 posti di revisore presso l'Azienda di Stato per i servizi telefonici (4-00693) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 748

AGNELLI Arduino. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che è prevista, per i prossimi giorni, la visita di Stato del presidente jugoslavo Mikulic, nel corso della quale verranno trattati i più rilevanti problemi di comune interesse, si chiede di sapere quale sarà il peso attribuito alla specifica questione delle gravi inadempienze in fatto di erogazioni di contributi previste per legge, di cui si sono rese responsabili la Repubblica di Slovenia e, soprattutto, la Repubblica di Croazia, che hanno costretto l'unione degli italiani dell'Istria e di Fiume a sospendere ogni attività.

Solo a scopo di esemplificazione, si ricorda che, nel 1987, il centro di ricerche storiche di Rovigno è stato in grado di pubblicare solo gli atti (con determinante contributo da parte italiana), che gravissima è la situazione del dramma italiano di Fiume, per non parlare del club dei poeti, dei letterati e degli artisti e di tutte le altre istituzioni del gruppo nazionale italiano.

Non andrebbero trascurate nemmeno le tante ragioni di preoccupazione per leggi già approvate in sede federale sull'uso delle lingue o solo presentate, come quella, in discussione al Parlamento repubblicano croato, sulla soppressione degli asili italiani e sulla loro sostituzione con asili bilingui, per cui in Istria sono state sottoscritte petizioni in cui si parla di etnocidio.

(4-00946)

(20 gennaio 1988)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dopo aver espresso apprezzamento per l'incontro che il Presidente Mikulic aveva avuto a Belgrado, nei giorni precedenti, con i rappresentanti dell'UIIF, è stata anche menzionata l'intenzione italiana di includere fra i progetti di cooperazione, che verranno definiti in base al *memorandum* d'intesa, firmato nel corso della visita, talune iniziative di interesse economico e culturale della comunità italiana in Jugoslavia.

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

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

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANZOLINI

(6 giugno 1988)

ALIVERTI, GOLFARI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per sapere:

se risponde a verità che nella primavera scorsa è stata sottoscritta a Lugano - tra il Ministero delle poste e la RAI-Radiotelevisione italiana da una parte e il Ministero delle poste e la televisione di Stato svizzera dall'altra - una convenzione per la pianificazione delle frequenze radiotelevisive fra i due paesi;

in caso affermativo, i termini precisi di tale accordo ed in particolare le clausole che - secondo notizie degli ultimi giorni - assegnerebbero alla Svizzera le frequenze contrassegnate dai canali UHF 36, 44, 46, 49, 55, 56, 58, 62, 66, 67, 68, tutti da tempo utilizzati in modo indisturbato in Lombardia da emittenti private, alcune delle quali se ne servono come canali primari di diffusione dei programmi;

se la sottrazione all'Italia delle anzidette frequenze e la loro assegnazione alla Repubblica federale elvetica sia conforme all'Accordo internazionale di Ginevra del 22 novembre 1975, reso esecutivo in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1977, n. 1093;

se la riduzione delle frequenze disponibili in una importante area geografica come la Lombardia non pregiudichi gravemente la libertà dell'emittenza privata sia su scala locale che su scala nazionale attraverso gli strumenti di diffusione ad essa consentiti dalla sentenza della Corte costituzionale n. 202 del 1976 nonchè dalla legge 4 febbraio 1985, n. 10;

a quale titolo la RAI sarebbe intervenuta nella stipula della convenzione con le controparti svizzere, atteso che, in base all'articolo 12 della convenzione tra il Ministero delle poste e delle telecomuncazione e la RAI medesima, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 10 agosto 1981, n. 521, al servizio pubblico radiotelevisivo è imposto l'obiettivo di gestire le frequenze nazionali in modo ottimale (in modo da estendere all'intero territorio nazionale le trasmissioni e di assicurare adeguato spazio alla radiodiffusione privata) e nessuna norma l'autorizza ad ingerirsi nei rapporti internazionali di pianificazione delle frequenze;

infine, quali provvedimenti saranno adottati per impedire illegittime sovrapposizioni di segnali televisivi, oscuramenti di frequenze sinora pacificamente utilizzate da stazioni private della Lombardia ed altri fenomeni distorsivi, con danni economici di incalcolabile portata e con il rischio di un contenzioso interno ed internazionale di enormi dimensioni.

(4-00828)

(17 dicembre 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno premettere che l'utilizzazione delle frequenze radiotelevisive è disciplinata da accordi internazionali che prevedono la suddivisione della terra in tre regioni, alle quali è assegnato un certo numero di radiofrequenze e che stabiliscono, altresì, le caratteristiche radioelettriche di emissione, al fine di evitare i fenomeni di interferenza fra i segnali diffusi dagli impianti appartenenti ai paesi che fanno parte della stessa regione.

Alla regione Europa 1 - nella quale rientrano sia l'Italia che la Svizzera - pertanto, sono state destinate un certo numero di frequenze delle quali tutti i paesi che ne fanno parte possono usufruire, a condizione che l'utilizzazione dei medesimi canali da parte di paesi diversi non causi interferenze reciproche.

Per quanto riguarda, in particolare, il coordinamento degli impianti e delle frequenze di radiodiffusione televisiva e sonora è attualmente in vigore, per l'Europa, l'accordo di Stoccolma del 1961, sottoscritto anche dall'Italia.

Tale accordo prevede che, ove una domanda di coordinamento avanzata da uno dei paesi aderenti non abbia ottenuto, entro un certo periodo di tempo, una risposta da parte degli altri paesi interessati, il paese richiedente è autorizzato a far entrare in funzione l'impianto richiesto.

Questo è il caso verificatosi fra l'Italia e la Svizzera per ciò che concerne gli impianti svizzeri recentemente attivati: non essendo, infatti, stata ancora emanata una disciplina che regolamenti l'emittenza privata e che pianifichi l'assegnazione delle frequenze, non è stato possibile all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni italiana fornire una tempestiva risposta alla richiesta avanzata da quel paese in merito all'attivazione dei propri impianti. Tuttavia, in considerazione del fatto che l'articolo 30 del vigente regolamento internazionale delle radiocomunicazioni dispone che la potenza irradiata da un'emittente di radiodiffusione deve essere la minima necessaria atta a garantire un servizio nazionale di buona qualità, all'interno dei propri confini, sono stati presi contatti fra i responsabili tecnici del settore dei due paesi per arrivare ad una soluzione che fosse in grado di contemperare le esigenze delle emittenti di entrambi gli Stati: ed invero, l'iniziale entità delle interferenze è stata notevolmente ridotta.

L'accordo di Ginevra del 1975, citato nell'atto parlamentare in esame, invece, ha per oggetto la pianificazione delle frequenze ad onde medie (onde ettometriche) per la radiodiffusione sonora; lo stesso, pertanto, non riguarda gli impianti televisivi i quali funzionano su frequenze delle bande ultra corte (UHF).

Ciò premesso, si significa, infine, che nessuna «convenzione» riguardante la pianificazione delle frequenze radiotelevisive è stata stipulata a Lugano fra questo Ministero e la RAI, da una parte, ed il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni della Svizzera, dall'altra.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

BOFFA. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Considerati la grande importanza e il grande valore morale, oltre che politico, della «Convenzione europea per la prevenzione della tortura e delle pene o trattamenti inumani o degradanti», firmata a Strasburgo il 5 dicembre 1987;

considerate altresì le sollecitazioni che giungono da più organismi, espressioni della volontà popolare, a dare applicazione a detta Convenzione con la massima sollecitudine possibile,

l'interrogante chiede di sapere quali assicurazioni il Ministro in indirizzo possa dare per una rapida presentazione al Parlamento della legge di ratifica.

(4-01323)

(24 marzo 1988)

RISPOSTA. - In relazione al questito posto nell'interrogazione si rende noto che lo schema di disegno di legge per la ratifica della «Convenzione

europea per la prevenzione della tortura e delle pene o trattamenti inumani o degradanti», firmata a Strasburgo il 5 dicembre 1987, si trova attualmente nella fase finale del concerto interministeriale ed il Ministero degli affari esteri si sta adoperando affinchè il provvedimento venga approvato in tempi brevi dal Consiglio dei ministri e subito presentato al Parlamento per l'*iter* di ratifica.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANZOLINI

(6 giugno 1988)

BOZZELLO VEROLE, FASSINO, GIANOTTI, MAZZOLA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che da più di un mese l'Alitalia ha soppresso alcuni collegamenti aerei da e per la città di Torino e precisamente i voli: Torino-Londra delle 7.55 e Londra-Torino delle 22.00; Torino-Roma delle 18.55 e delle 20.25 e Roma-Torino delle 17.00 e delle 18.30;

che i collegamenti con Londra sono importanti, soprattutto in questo periodo dell'anno, per motivi di interesse turistico;

che, in particolare, i collegamenti con Roma sono quelli maggiormente utilizzati (il loro coefficiente di occupazione è rispettivamente per i voli Torino-Roma del 79,5 per cento e del 69,4 per cento e per i voli Roma-Torino dell'84,6 per cento e dell'87,8 per cento);

che l'annullamento di questi voli influisce notevolmente anche sull'organizzazione dell'attività da parte di parlamentari piemontesi;

che la cancellazione di questi voli è stata effettuata anche in periodi nei quali non erano stati proclamati scioperi e quindi la motivazione non va ricercata nelle agitazioni sindacali,

gli interroganti chiedono di conoscere:

per quali motivi l'Alitalia abbia preso questa iniziativa;

quali provvedimenti si intenda attivare per risolvere questa situazione che sta diventando sempre più insostenibile.

(4-01095)

(10 febbraio 1988)

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

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

Sono stati cancellati mediamente ogni giorno 63 voli, di cui 26 internazionali e 37 nazionali, coinvolgendo tutti gli scali italiani e interessando soprattutto quelle direttrici nazionali servite da più voli giornalieri.

In particolare sono stati cancellati da Roma 15 voli nazionali e 4 internazionali, da Milano 10 voli nazionali e 7 internazionali ed in maniera ridottissima collegamenti giornalieri da Venezia, Genova, Pisa, Verona, Bari, Napoli.

Da Torino sono stati cancellati un collegamento internazionale (Torino-Londra) ed uno nazionale (corrispondente ad uno dei vari voli che collegano Torino con Roma).

L'Alitalia, interessata dalla direzione generale dell'aviazione civile, ha comunicato che per il mese di giugno è prevista la piena riattivazione dei collegamenti con Torino, peraltro già in parte ripristinati.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

BRINA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che l'Istituto Nazionale Trasporti (INT) spa, con capitale pubblico, azionista maggioritario l'ente Ferrovie dello Stato, è stato presente nella città di Alessandria con una propria filiale sino al 6 maggio 1985;

che successivamente tale filiale è stata declassata ad ufficio dipendente amministrativamente dalla filiale di Genova;

che il declassamento della sede di Alessandria - motivato dai dirigenti aziendali con esigenze di ristrutturazione e di razionalizzazione organizzativa dell'INT stesso, gravato, tra l'altro, da passività di gestione - è stato accompagnato da un progressivo disimpegno manageriale verso le attività connesse con lo smistamento dell'importante nodo ferroviario alessandrino, la cui collocazione geografica lo pone al centro dei tradizionali poli industriali dell'Italia nord-occidentale, Torino, Milano e Genova, e degli assi trasversali Voghera-Vercelli e Alba-Cuneo,

l'interrogante chiede di conoscere i programmi futuri dell'INT in rapporto allo scalo merci di Alessandria, alle proiezioni infraregionali dello stesso e all'attività connessa con il centro smistamento *containers* di Rivalta Scrivia.

(4-01216)

(3 marzo 1988)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che il proprio consiglio di amministrazione ha recentemente deciso di ristrutturare radicalmente l'Istituto Nazionale Trasporti; ciò comporterà la realizzazione di una diversa configurazione societaria, a carattere articolato. Alle nuove società verranno, tra l'altro, affidate funzioni commerciali e di esercizio riferibili sia all'offerta di trasporto ferroviario di piccole partite, sia al settore del traffico a carro completo e combinato. Tali funzioni, da svolgersi con modalità atte a consentire una rapida affermazione dei nuovi organismi sociali e, conseguenzialmente, una più incisiva presenza dell'ente sul mercato dei trasporti in questione, richiederanno l'impiego dell'attuale organizzazione dell'INT. Tuttavia la fondamentale esigenza di garantire una gestione economica e produttiva delle suddette funzioni esigerà il ridimensionamento di quelle strutture per le quali non sussistano sufficienti prospettive di sviluppo.

In tale ottica l'ente Ferrovie dello Stato non esclude che, per quanto concerne la filiale di Alessandria dell'INT, si possa, in fase di determinazione dell'ambito operativo riferibile alle nuove società, ridimensionare il ruolo svolto dalla suddetta struttura.

Ciò in considerazione anche del fatto che, in questi ultimi anni, l'attività di tale filiale nel contesto dei trasporti ferroviari e stradali svolti dall'INT per conto dell'ente Ferrovie dello Stato, ha fatto registrare rilevanti diseconomie di gestione.

L'ente precisa, infine, che, in questa fase di trasformazione, non è possibile fare alcuna fondata previsione anche per quanto riguarda i programmi futuri dell'INT in rapporto all'attività connessa con il centro smistamento *containers* di Rivalta Scrivia.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

CARIGLIA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere quali motivazioni hanno indotto il Governo a decretare il commissariamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e se risponde a verità che il decreto, ancora in fase di registrazione presso la competente sezione della Corte dei conti, è stato reso operativo attraverso l'estromissione dalla gestione della LFI (La Ferrovia italiana S.p.a.) con telegramma del direttore della motorizzazione.
(4-00250)

(5 agosto 1987)

GALEOTTI, TEDESCO TATÒ, LOTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che la società per azioni «La ferroviaria italiana» di Arezzo è concessionaria, direttamente, della Arezzo-Sinalunga e invece subconcessionaria della Arezzo-Stia, ferrovia a suo tempo concessa al consorzio dei comuni del Casentino e della provincia di Arezzo;

che in data 7 maggio 1986 tale società ha chiesto la proroga delle due concessioni (Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Stia) per un periodo di 10 anni;

che con lettera 4 febbraio 1987, protocollo 221, il Ministero dei trasporti (quinta direzione centrale, divisione 51) ha chiesto che «La ferroviaria italiana» «faccia pervenire domanda di proroga proveniente» per la linea Arezzo-Stia «direttamente dal citato Consorzio, titolare della concessione, e qualora, peraltro, risulti che quest'ultimo abbia cessato, per qualsiasi causa, la propria attività... si ...giustificherebbe l'accoglimento della domanda di proroga avanzata da codesta società in quanto, in tal caso, non potrebbe non riconoscersi quale titolo idoneo la qualità di subconcessionario di codesta società medesima».

che con lettera del 7 marzo 1987 «La ferroviaria italiana», in risposta alla ministeriale sopraddetta, documentava l'inesistenza di fatto e la conseguente inattività del consorzio in oggetto fin dal 1950, come accertato e sottoscritto anche dal prefetto di Arezzo e, dal 1970 in poi, anche dal presidente del CORECO di Arezzo;

che l'articolo 3 dello statuto di detto consorzio prevede la sua cessazione alla scadenza della concessione prevista per il 22 aprile 1987;

che i 14 comuni e la provincia di Arezzo, membri del consorzio, sono divenuti nel frattempo azionisti della s.p.a. «La ferroviaria italiana»;

che «La ferroviaria italiana» non ha mai avuto addebiti sulla gestione, ma ha, anzi, avuto l'approvazione della quarta revisione come prima azienda,

con giudizi lusinghieri e con parametri fra i migliori fra le ferrovie concesse;

che in data 13 aprile 1987 anche la FENIT, a firma del suo presidente, onorevole Angelo Sanza, è intervenuta presso codesto Ministero sostenendo tra l'altro: «...appare pertanto doveroso formalizzare il presente intervento a tutela ed interesse di una propria associata («La ferroviaria italiana»), tenuto anche conto del fatto che la Società interessata ha condotto l'esercizio in modo lodevole, pervenendo a consistenti economie attraverso adeguati recuperi di produttività che hanno consentito una sensibile riduzione di personale...»;

che, essendo la titolarità delle azioni della società per azioni «La ferroviaria italiana» (99,93 per cento) pressochè totalmente pubblica e avendo ottenuto da codesto Ministero circa 100 miliardi ex articolo 2 della legge finanziaria 1986, ci sembra del tutto inopportuna la mancata proroga decennale della concessione alla «Ferroviaria» stessa anche per la gestione di questo finanziamento che appare essenziale venga affidato a chi rappresenta la mano pubblica (province di Siena e di Arezzo a 32 comuni soci) e non a un solo commissario governativo,

gli interroganti chiedono di sapere in base a quali motivi il Ministro in indirizzo non ha ancora provveduto alla proroga decennale della concessione delle due linee locali Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga alla s.p.a. «La ferroviaria italiana» di Arezzo.

(4-00024)

(9 luglio 1988)

RISPOSTA (*) – Con decreto del Ministro dei trasporti n. 1641 del 16 ottobre 1987, registrato alla Corte dei conti in data 16 novembre 1987, è stata istituita una gestione commissariale governativa per svolgere, tramite un commissario scelto tra i dirigenti dello stesso Ministero l'esercizio delle ferrovie Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga in attesa di una definitiva sistemazione concessionale dei suddetti servizi a livello regionale.

Nella motivazione del suddetto decreto è specificato che, nonostante la società «La Ferroviaria italiana» (concessionaria della ferrovia Arezzo-Sinalunga e subconcessionaria della ferrovia Arezzo-Stia) avesse avanzato istanza di proroga per un periodo di dieci anni, tale istanza non è stata accolta in quanto l'istituto della proroga in tema di ferrovie riveste carattere eccezionale ed è volto solo ad assicurare la semplice continuità dell'esercizio e, quindi, non si concilierebbe con la contrapposta esigenza di attuare, in funzione dei finanziamenti di cui alla legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), il potenziamento della ferrovia stessa per un tempo ben superiore alla proroga decennale consentita dalle disposizioni di legge vigenti in materia.

Inoltre è da evidenziare che durante la prescritta istruttoria, svolta da questa amministrazione per l'esame della suddetta istanza di proroga, fu accertato che la società «La Ferrovia italiana» aveva presentato domanda di proroga delle concessioni delle due ferrovie Arezzo-Sinalunga ed Arezzo-Stia, qualificandosi concessionaria delle stesse e non, come avrebbe dovuto, subconcessionaria della Arezzo-Stia; che di quest'ultima ferrovia era concessionario un consorzio appositamente costituito e che lo stesso era

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

stato inattivo per più di trent'anni; che le due ferrovie erano state esercitate come fossero un complesso ferroviario unico.

Le suddette risultanze istruttorie, unitamente alle considerazioni esposte nella motivazione del suddetto decreto ministeriale, hanno, pertanto, indotto l'amministrazione a negare la richiesta proroga: innanzi tutto perchè, non essendosi potuto ottenere un'apposita domanda di proroga dal consorzio per i motivi suaccennati, non era legittimo accordare una proroga alla subconcessionaria la cui figura giuridica è considerata solo marginalmente dalla legge regolante la materia; inoltre perchè, essendo state le due ferrovie esercitate come un complesso unico, non poteva essere adottato un provvedimento di proroga per una sola delle due, in quanto simile provvedimento avrebbe danneggiato il pubblico interesse interrompendo l'unità di gestione e di esercizio.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

DUJANY. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che l'entrata in vigore dell'orario ferroviario 1987, con la soppressione delle fermate dei treni rapidi nella stazione di Chivasso, ha tagliato fuori l'area della Valle d'Aosta e di Ivrea dai collegamenti veloci con Milano e Venezia, provocando gravi disservizi non solo per l'utenza locale, ma anche per il turismo, che per la regione Valle d'Aosta è risorsa fondamentale;

considerato che il giusto obbiettivo di abbreviare i tempi di collegamento ferroviario fra le grandi città non può non tener conto dei gravi disservizi che si sono venuti a determinare per le popolazioni della Valle d'Aosta e del Canavese (Ivrea),

l'interrogante chiede di sapere:

1) se non si intenda intervenire in tempo utile verso l'azienda delle Ferrovie dello Stato perchè con il nuovo orario invernale siano ripristinate le fermate dei treni rapidi a lunga percorrenza nella stazione di Chivasso e perchè vengano incrementate la utilizzazione e la valorizzazione della Chivasso-Aosta-Prè-Saint-Didier;

2) se, per discutere i problemi di cui sopra, non si ritenga di dover convocare un incontro in sede ministeriale, cui siano invitati a partecipare la Presidenza e la direzione dell'azienda delle Ferrovie dello Stato, i parlamentari della circoscrizione e gli amministratori regionali della Valle d'Aosta.

(4-00409)

(30 settembre 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che Aosta è collegata con Torino mediante sei coppie di treni diretti permanenti, più una coppia di treni diretti circolanti nei giorni festivi. I collegamenti con Milano sono assicurati da coincidenze a Chivasso con i numerosi treni diretti effettuati tra Torino e Milano; è prevista, inoltre, una coppia di treni diretti Aosta-Milano con circolazione nei giorni festivi.

Riguardo alla richiesta di prevedere una fermata a Chivasso dei treni *intercity* Torino-Milano-Venezia, l'ente Ferrovie dello Stato fa presente che,

in relazione all'esigenza di ottenere, stante la funzione dagli stessi svolta, la massima riduzione dei tempi di percorrenza, non ritiene opportuno aumentare il numero delle fermate intermedie, in considerazione anche del fatto che il trasbordo a Torino tra gli *intercity* ed i treni assicuranti i collegamenti con Aosta comporta soltanto una modesta perdita di tempo rispetto al trasbordo a Chivasso.

L'ente Ferrovie dello Stato assicura, comunque, che la possibilità di realizzare un miglioramento delle coincidenze a Chivasso per Milano sarà tenuta presente nell'ambito del piano di ridefinizione dei collegamenti Torino-Milano nell'orario 1989-90.

Circa la richiesta di incontro, avanzata nell'interrogazione, l'ente Ferrovie dello Stato precisa che l'impostazione degli orari ferroviari, sia a carattere nazionale che locale, forma già oggetto di sistematico esame e di intese con le regioni territorialmente interessate.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

FASSINO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che le ferrovie calabro-lucane hanno, nella provincia di Reggio Calabria, un importante ruolo nel sistema dei collegamenti tra le zone interne e le fasce costiere;

che, nonostante ciò, sono costrette a servirsi di locomotive, vagoni, autopullmans e tratte ferrate particolarmente obsoleti;

che da più parti è stata evidenziata la necessità di un ampio riammodernamento dei mezzi utilizzati dalle ferrovie calabro-lucane,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno affrontare un piano finalizzato ad un potenziamento delle ferrovie calabro-lucane, adeguato all'importante ruolo da esse svolto nella regione Calabria e, in particolare, nella provincia di Reggio.

(4-01222)

(3 marzo 1988)

RISPOSTA. – In relazione a quanto prospettato nell'interrogazione si conferma che, per la maggior parte, le linee gestite in Calabria dalla gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane necessitano di interventi di rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile; si osserva, altresì, che questo Dicastero, pur essendosi adoperato per rapportare gli stanziamenti a favore della suddetta gestione per l'anno 1988 alle reali necessità dell'azienda, non ha potuto ottenere i risultati sperati per le note difficoltà sorte in sede di approvazione del bilancio e della legge finanziaria.

Attualmente, quindi, vengono eseguiti gli ordinari interventi (con somme attinte dal fondo comune di rinnovo) volti a garantire le condizioni indispensabili per la sicurezza dell'esercizio.

Per quanto concerne gli interventi previsti dalla legge n. 910 del 1986 (finanziaria 1987) si fa presente quanto segue. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e sentita la commissione interregionale, ha effettuato la ripartizione dei fondi previsti dalla citata legge, assegnando alle ferrovie calabro-lucane la somma di 340 miliardi di lire. Tali fondi sono

stati destinati alla realizzazione di vari interventi sulla base delle proposte avanzate dalla gestione commissariale governativa e precisamente:

completamento dell'anello ferroviario nella città di Potenza per 4,5 chilometri con una galleria di circa 0,7 chilometri;

rifacimento della linea Potenza-Pignola (12 chilometri circa);

prolungamento a Matera fino al rione Agna (2,5 chilometri circa);

variante di Marinella-Venusio (4,5 chilometri) sulla linea Bari-Matera;

linea Bari-Bitritto (10 chilometri);

deposito di Cosenza;

rinnovo dell'armamento con rotaie 50 kg/ml e traverse biblocco per circa 136 chilometri;

interventi sul segnalamento (circa 67 apparati ACEI di stazione);

parziale rinnovo del materiale rotabile (15 automotrici e 10 rimorchiate).

Dei suddetti interventi quelli riguardanti le linee calabresi sono: la costruzione del nuovo deposito di Cosenza ed una quota parte dei lavori di rinnovo dell'armamento, del segnalamento (apparati ACEI di stazione) e del materiale rotabile. Il complesso di detti interventi ammonta con larga approssimazione a circa 80 miliardi di lire. La lamentata limitatezza della destinazione di fondi alle linee calabresi è dovuta ai seguenti fattori:

la prioritaria esigenza di intervenire per il completamento dell'anello sulla città di Potenza e per il rifacimento della linea Potenza-Pignola; questi lavori particolarmente complessi, possono valutarsi approssimativamente in 180 miliardi di lire sui 340 totali;

la realizzazione del collegamento di tipo metropolitano fra Catanzaro e Catanzaro Lido, per un importo presumibile attorno ai 100 miliardi di lire, viene finanziata dalla regione Calabria ed è stata, pertanto, stralciata dagli interventi a carico della legge n. 910 del 1986;

il progetto per il collegamento fra Cosenza e Rende è al momento sospeso, in quanto risulta non sia stato raggiunto un accordo fra i due comuni interessati.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

FIORET, BEORCHIA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che, con decorrenza 1 gennaio 1988, è stato soppresso il servizio merci su rotaia a Spilimbergo, presso la cui stazione viene appoggiata una quota rilevante di traffico interessante un'ampia zona che comprende anche attività produttive dell'area di San Daniele del Friuli;

che tale provvedimento, se mantenuto, vanifica gli sforzi congiunti dello Stato, della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia e della provincia di Pordenone per il potenziamento del sistema viario e dei trasporti nello spilimberghese;

che la decisione dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato contrasta con il progettato realizzo del raccordo ferroviario con la zona industriale Nord, per il quale è intervenuto il parere favorevole del compartimento ferroviario di Trieste,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga, anche alla luce delle motivate prese di posizione delle amministrazioni locali e delle categorie imprenditoriali e sociali, di dover revocare con immediatezza siffatto provvedimento che appare non in sintonia con la politica di equilibrato sviluppo e di cooperazione internazionale che lo Stato sta perseguendo nella regione Friuli-Venezia Giulia.

(4-01042)

(3 febbraio 1988)

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

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

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

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

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

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

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

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

Sulla scorta delle indicazioni emerse da tale studio e dei contatti che in merito al problema sono intercorsi con le diverse regioni, il Ministro dei trasporti, con decreto ministeriale del 15 aprile 1987, ha provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'ente Ferrovie dello Stato.

In base a detto decreto l'ente è stato autorizzato:

a mantenere la soppressione del servizio viaggiatori, su di un gruppo di linee di interesse locale caratterizzate da esigui volumi di traffico per le quali già era stata precedentemente disposta la ristrutturazione del servizio ferroviario, tra le quali è compresa la linea Pinzano-Casarsa;

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

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

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

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

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

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

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

Questo Dicastero, con decreto ministeriale, ha disposto la soppressione del servizio viaggiatori su rotaia sulla linea Pinzano-Casarsa con istituzione di autoservizi e con mantenimento del servizio merci in regime di raccordo.

Stante il ridottissimo servizio svolto è apparsa del tutto antieconomica l'effettuazione di detti servizi merci e con il citato decreto ministeriale del 15 aprile 1987 è stato soppresso il relativo obbligo con la conseguente disabilitazione di tutte le stazioni della linea, ivi compresa quella di Spilimbergo.

Per la linea suddetta si potrà eventualmente procedere al ripristino del servizio merci (i cui oneri ricadrebbero sull'ente Ferrovie dello Stato, essendone stato soppresso, come sopra detto, il relativo obbligo) soltanto se

dovessero concretizzarsi volumi di traffico tali da far emergere un interesse commerciale, ovvero se, d'intesa con enti esterni, risulti possibile concordare iniziative atte ad eliminare la passività degli stessi servizi merci.

Al riguardo l'ente sta offrendo ogni utile collaborazione per verificare se e in quale modo possa concretizzarsi uno sviluppo del traffico merci.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

FORTE. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per conoscere:

quali iniziative il Ministero abbia assunto per ovviare alla grave situazione d'interferenza verificatasi in Lombardia su canali televisivi eserciti dalle televisioni locali Rete 55 di Varese, Espansione TV di Como ed altre a seguito della nuova attivazione, da parte dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni svizzera, di canali televisivi ad uso della televisione della Svizzera italiana;

se risponda al vero che tali nuove attivazioni siano state in un primo tempo assentite dal Ministero stesso, tenendo conto solo della salvaguardia dei canali eserciti dalla RAI e non anche degli altri, facenti parte del sistema misto radio-televisivo italiano;

quali passi l'amministrazione italiana stia svolgendo o intenda svolgere, d'intesa con i rappresentanti delle emittenti private, nei confronti dell'amministrazione svizzera, per ottenere le modifiche degli impianti di nuova attivazione, necessarie alla coesistenza degli stessi con quelli, regolarmente censiti e quindi ben noti, delle emittenti private lombarde, attualmente gravemente interferite;

quali iniziative essa abbia preso o intenda prendere per bloccare le nuove attivazioni potenzialmente interferenti con canali attualmente usati da emittenti italiane sul territorio nazionale.

(4-00978)

(26 gennaio 1988)

RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno premettere che l'utilizzazione delle frequenze radiotelevisive è disciplinata da accordi internazionali che prevedono la suddivisione della terra in tre regioni, alle quali è assegnato un certo numero di radiofrequenze e che stabiliscono, altresì, le caratteristiche radioelettriche di emissione, al fine di evitare i fenomeni di interferenza fra i segnali diffusi dagli impianti appartenenti ai paesi che fanno parte della stessa Regione.

Alla regione Europa 1 - nella quale rientrano sia l'Italia che la Svizzera - pertanto, sono state destinate alcune frequenze delle quali tutti i paesi che ne fanno parte possono usufruire, a condizione che l'utilizzazione dei medesimi canali da parte di Stati diversi non causi interferenze reciproche.

Per quanto riguarda, in particolare, il coordinamento degli impianti e delle frequenze di radiodiffusione televisiva e sonora è attualmente in vigore, per l'Europa, l'accordo di Stoccolma del 1961, sottoscritto anche dall'Italia.

Tale accordo prevede che, ove una domanda di coordinamento avanzata da uno dei paesi aderenti non abbia ottenuto, entro un certo periodo di tempo, una risposta da parte degli altri paesi interessati, il paese richiedente è autorizzato a far entrare in funzione l'impianto richiesto.

Questo è il caso verificatosi fra l'Italia e la Svizzera per ciò che concerne gli impianti svizzeri recentemente attivati: non essendo, infatti, stata ancora emanata una disciplina che regolamenti l'emittenza privata e che pianifichi l'assegnazione delle frequenze, non è stato possibile all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni italiana fornire una tempestiva risposta alla richiesta avanzata da quel paese in merito all'attivazione dei propri impianti.

Tuttavia, in considerazione del fatto che l'articolo 30 del vigente regolamento internazionale delle radiocomunicazioni dispone che la potenza irradiata da un'emittente di radiodiffusione deve essere la minima necessaria atta a garantire un servizio nazionale di buona qualità, all'interno dei propri confini, sono stati presi contatti fra i responsabili tecnici del settore dei due paesi per arrivare ad una soluzione che fosse in grado di contemperare le esigenze delle emittenti di entrambi gli Stati: ed invero, l'iniziale entità delle interferenze è stata notevolmente ridotta.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

GAROFALO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

quali siano i motivi per i quali il prezzo del biglietto ferroviario sulla tratta Cosenza-Paola e viceversa sia rimasto fermo alle vecchie tariffe, nonostante l'entrata in funzione della nuova linea abbia comportato un'abbreviazione del percorso rispetto a quello precedente;

quali iniziative si intenda assumere per rapportare il prezzo del biglietto ai corretti parametri stabiliti dalle stesse Ferrovie dello Stato, anche al fine di incentivare e sviluppare l'uso del trasporto ferroviario;

quali provvedimenti si intenda adottare per ovviare ai pesanti inconvenienti che si determinano per i viaggiatori in conseguenza di una ingiustificata interruzione dei collegamenti fra Paola e Cosenza dalla mezzanotte alle 6 del mattino, ore nelle quali arrivano alla stazione di Paola molti treni a lunga percorrenza.

(4-01282)

(10 marzo 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che il prezzo dei biglietti tra le stazioni di Paola e Cosenza viene determinato in base al decreto del Ministro dei trasporti n. 6925 del 30 aprile 1974, nel quale si statuisce che nel calcolo delle distanze tassabili non deve essere tenuto conto degli abbreviamenti di percorso determinati dalla realizzazione di nuove linee direttissime e da opere di rettifica, raddoppio o quadruplicamento eseguite sulla rete ferroviaria.

Tale norma è riportata all'articolo 119, paragrafo 1, delle vigenti «Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato»

che stabilisce, altresì, che le distanze da stazione a stazione si desumono unicamente dal «Prontuario delle distanze chilometriche», edito dalle Ferrovie dello Stato, che fissa la distanza tassabile tra le predette stazioni in 59 chilometri.

La citata norma – che non consente di applicare ai biglietti tra Paola e Cosenza la riduzione del percorso a 26 chilometri conseguente alla realizzazione della nuova linea Paola-Cosenza – ha trovato la sua ragion d'essere all'epoca dell'ex Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, in relazione all'opportunità di mantenere, anche in presenza di abbreviazioni di percorso, le precedenti distanze tassabili, onde remunerare le elevate spese sostenute per la costruzione dei nuovi tronchi ferroviari che hanno permesso le stesse abbreviazioni di percorso.

Non è da escludere che, in un contesto generale di revisione e di delegificazione dei testi delle «Condizioni e tariffe per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato» (articolo 14 della legge n. 210 del 1985), possa essere riesaminata anche la norma in questione.

Per quanto riguarda i collegamenti fra Paola e Cosenza che, oggi, presentano qualche difficoltà per il proseguimento su Cosenza dei viaggiatori in arrivo a Paola con treni provenienti dal Nord nelle ore notturne, l'ente Ferrovie dello Stato fa presente che, nella formulazione del nuovo orario entrato in vigore il 29 maggio 1988, detti collegamenti sono stati integrati con la istituzione di un nuovo treno.

Tale treno, con partenza da Paola alle ore 4,37 e arrivo a Cosenza alle ore 5,03, potrà servire i viaggiatori in arrivo a Paola con i treni 871 (ore 3,52) e 785 (ore 4,24), e costituirà secondo l'ente un servizio soddisfacente per la clientela, della quale sono state recepite le istanze.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

INNAMORATO. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Per sapere se è al corrente che molte località a sud della provincia di Salerno, in particolare nelle zone del Vallo di Diano e del Cilento, sono private della ricezione delle trasmissioni televisive della terza rete TV, nonostante le ripetute lettere di protesta degli abitanti di quelle zone.

Stante l'inspiegabile ritardo con cui la RAI provvede alla fornitura continua del proprio servizio, ritardo tanto più inspiegabile alla luce della propaganda che esalta le iniziative dell'azienda per l'ammodernamento degli impianti, l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Governo intenda adottare e se non sia comunque opportuno che l'utenza discriminata dalla privazione di una rete possa almeno usufruire di tariffe ridotte.

(4-00781)

(9 dicembre 1987)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che a norma della vigente convenzione la concessionaria RAI è tenuta ad assicurare la diffusione dei programmi della terza rete fino al raggiungimento del 65 per cento degli abitanti di ogni singola regione.

Nel significare che tale limite è stato ampiamente superato nella regione Campania – anche se attualmente i programmi della terza rete TV non sono ricevibili nei comprensori del Cilento e del Vallo di Diano – la concessionaria ha comunicato che la sede regionale interessata ha avviato uno studio per esaminare la possibilità di installare gradualmente gli impianti della terza rete presso quei ripetitori che irradiano i programmi della prima e della seconda rete TV nei citati comprensori.

La concessionaria ha, in proposito, assicurato che, se verrà accertata la sussistenza delle idonee condizioni (segnali di collegamento, reperibilità di canali, eccetera), non mancherà di procedere all'espletamento della progettazione degli impianti ed all'elaborazione di un piano di realizzazione graduale, che terrà conto anche degli obblighi che verranno definiti nella nuova convenzione, al fine di consentire la ricezione delle trasmissioni regionali nelle zone del Cilento e del Vallo di Diano.

Per ciò che concerne, infine, il pagamento del canone di abbonamento, si significa che, in base alla normativa vigente, lo stesso è dovuto per la mera detenzione di un apparecchio atto od adattabile alla ricezione delle radiodiffusioni, indipendentemente dalla qualità e dalla quantità dei programmi che si riesce a captare.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

LIBERTINI, SENESI, LOTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere quali iniziative straordinarie il Governo abbia intenzione di realizzare per adeguare i principali scali aeroportuali italiani alle esigenze che sorgeranno nel 1990 per il grande afflusso di turisti che verranno ad assistere ai campionati mondiali di calcio.

Gli interroganti fanno osservare che già oggi quegli aeroporti sono alla saturazione e al limite del collasso e che, nell'attuale condizione, avranno difficoltà ad assorbire i normali incrementi di traffico del prossimo triennio.

(4-00590)

(10 novembre 1987)

RISPOSTA. – La direzione generale dell'aviazione civile, in collaborazione con il Comitato organizzatore locale (COL), ha elaborato una serie di schede con l'indicazione dei fabbisogni, tecnici e finanziari, per i campionati mondiali di calcio del 1990.

Le esigenze individuate non hanno però trovato la necessaria copertura finanziaria, nonostante i molteplici tentativi effettuati. Pertanto, al fine di migliorare la situazione critica in cui si trovano taluni aeroporti interessati dai campionati mondiali, si dovrà provvedere agli interventi prioritari con i fondi del capitolo ordinario di bilancio (7501).

In particolare, per l'aeroporto di Milano Linate, già «tecnicamente» saturo, gli investimenti programmati con i fondi ordinari non consentiranno di risolvere adeguatamente la situazione.

Il problema dello scalo milanese può quindi trovare soluzione con la realizzazione del programma di opere previsto per «Malpensa 2000» e con

una più razionale distribuzione del traffico anche nell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale di Roma, è nota l'attuale congestione dell'aeroporto di Fiumicino.

Per provvedere ad interventi che consentano di gestire l'accesso del traffico aereo al sistema aeroportuale romano nel 1990 è pertanto necessario disporre l'immediato avvio dei lavori di ampliamento dell'attuale aerostazione di Ciampino, dei piazzali e dei parcheggi, previa la soluzione dei problemi derivanti dalla presenza considerevole sullo scalo del Ministero della difesa, a cui è stata chiesta la consegna di aree indispensabili per il trasporto aereo civile.

In conclusione il problema, oltre a presentare aspetti di natura finanziaria, è da risolvere anche sotto il profilo amministrativo per quanto concerne lo snellimento degli adempimenti per la progettazione e l'esecuzione delle opere. A tal fine è allo studio dei Ministeri interessati un'apposita iniziativa legislativa, che dovrà essere presentata in Parlamento con procedura d'urgenza.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

LOTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che sempre più di frequente dipendenti di enti pubblici, in certi casi persino con autorizzazione da parte degli enti di appartenenza, prestano attività di insegnante teorico e di istruttore pratico presso le autoscuole;

che, su richiesta del Ministro della pubblica istruzione, la sezione seconda del Consiglio di Stato, con parere n. 302/85, ha espresso l'avviso che l'appartenenza all'organico di una autoscuola, quale insegnante di teoria o istruttore di guida da parte di insegnanti statali, comporta inconfutabilmente la costituzione di un rapporto di lavoro privato e quindi non autorizzabile ai sensi delle norme vigenti;

che tale parere deve intendersi riferibile ad analoghe situazioni riguardanti dipendenti di altre amministrazioni pubbliche statali e locali;

che il Ministro dei trasporti, con propria circolare D.C. IV n. A 082 del 10 ottobre 1986, ha provveduto a comunicare agli uffici periferici della motorizzazione civile il richiamato parere del Consiglio di Stato, senza però che il fenomeno dell'abusivismo sia stato effettivamente stroncato;

che questa situazione incide negativamente sulla qualificazione dell'attività delle autoscuole e sui livelli di insegnamento in particolare e determina una concorrenza sleale nei confronti delle autoscuole che fanno ricorso a personale dipendente assunto nel rispetto delle normative vigenti e che perciò incontrano costi maggiori rispetto a quelli delle autoscuole che ricorrono al lavoro nero e ad organici fittizi e sottrae, per migliaia di nuovi posti, una potenziale occasione di lavoro, in particolare per i giovani,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro dei trasporti è a conoscenza del perdurare della situazione lamentata in premessa e della sua reale dimensione;

se si propone di impartire ogni opportuna direttiva affinchè venga esercitato un effettivo controllo sull'attività e sugli organici delle autoscuole,

riportando così quelle di esse che trasgrediscono al rispetto delle norme che ne disciplinano l'attività stessa.

(4-00731)

(1° dicembre 1987)

RISPOSTA. – Con circolare n. 1368/4621 del 28 marzo 1986 il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione impartì le opportune direttive affinchè venisse data attuazione al parere espresso dal Consiglio di Stato (sezione seconda, n. 302/85 del 6 febbraio 1985) citato nell'interrogazione. In particolare fu stabilito, oltre al divieto posto alle autoscuole di immettere in organico personale dipendente da Stato, enti pubblici o aziende private, di concedere una congrua proroga per l'integrale attuazione del citato parere, tendente a consentire la graduale sostituzione del personale in precedenza assunto (e venutosi improvvisamente a trovare nelle condizioni di incompatibilità) senza, pertanto, compromettere la funzionalità delle autoscuole.

Con circolare n. 1008/4621 del 5 marzo 1988 il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti, nel ribadire il contenuto della precedente circolare, ha vietato ulteriori proroghe ed ha sollecitato gli uffici periferici della motorizzazione civile e dei trasporti e soprattutto le amministrazioni provinciali (alle quali compete per legge, nella generalità dei casi, la vigilanza sulle autoscuole, secondo l'articolo 96 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1987, n. 616) a compiere un attento controllo, al fine di individuare la persistenza di eventuali situazioni illegittime e, quindi, di intervenire opportunamente.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

LOTTI, VISCONTI, SENESI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che il comma 25 dell'articolo 32 della legge 28 febbraio 1986, n. 41 (legge finanziaria 1986), stabilisce che una quota pari all'uno per cento dell'ammontare dei mutui autorizzati dall'articolo 10, comma 13, della stessa legge 28 febbraio 1986, n. 41, a favore dell'ente Ferrovie dello Stato, è destinato ad un programma biennale per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture edilizie e nel materiale rotabile appartenente all'Ente medesimo, gli interroganti chiedono di conoscere:

se, da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, sia stato definito il programma biennale richiamato in premessa;

in che misura l'ente si è avvalso delle disponibilità finanziarie di cui alla legge 28 febbraio 1986, n. 41, e quali siano stati i risultati conseguiti;

quali siano gli eventuali ostacoli, di natura finanziaria o tecnica, che impediscono o ritardano la necessaria, sollecita eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e nel materiale rotabile appartenente all'ente Ferrovie dello Stato.

(4-00903)

(19 gennaio 1988)

POLLICE. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* – Con riferimento alla materia di cui ai commi 20 e 25 all'articolo 32 della legge n. 41 del 1986, con la premessa della citazione integrale degli stessi commi 20 e 25, l'interrogante chiede di sapere:

se l'ente autonomo Ferrovie dello Stato si sia avvalso della disponibilità finanziaria di cui ai predetti commi, in quale misura e per quali scopi;

quali siano stati i risultati conseguiti e se intendano i Ministri interrogati, stante il rilievo sociale di tale questione, richiedere alle Ferrovie dello Stato di utilizzare a pieno tale disponibilità finanziaria, definendo un programma triennale di intervento con criteri di priorità chiari per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni e nel materiale rotabile, in base a quanto prescrive l'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978;

quali disposizioni siano state emanate per rendere fattivamente applicative le norme dei commi 20 e 25 dell'articolo 32 della legge n. 41 del 1986.

(4-00870)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. (*) – Con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, sono state emanate disposizioni per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, nei quali vengono prestati servizi di interesse collettivo, comprendendo in questa categoria anche i fabbricati ferroviari aperti al pubblico. L'articolo 20 del citato decreto del Presidente della Repubblica, riferito specificamente al servizio ferroviario, prescrive anche l'adozione di misure atte a rendere possibile l'accesso ai treni da parte di persone con difficoltà di deambulazione e l'adattamento di carrozze da inserire nella composizione di alcuni treni circolanti sulle principali linee.

L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che, per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici, ha da tempo emanato disposizioni affinchè nelle progettazioni di nuovi fabbricati ferroviari aperti al pubblico o nella radicale ristrutturazione di quelli esistenti siano rispettate le norme suddette e, pertanto, sta provvedendo in conformità.

Per le stazioni da non ristrutturare radicalmente l'ente ha, invece, ritenuto opportuno che gli adattamenti, richiedenti interventi costosi ed impegnativi, fossero programmati in funzione delle scelte operate per l'individuazione delle fermate dei treni specializzati per il trasporto di invalidi non deambulanti.

L'ente Ferrovie dello Stato precisa che, per quanto attiene la specializzazione dei treni, ha attivato nel settembre 1982 un primo servizio sperimentale di treni locali sulla tratta Brescia-Udine con impiego di carrozze vicinali a piano ribassato opportunamente modificate, servizio che non ha, peraltro, avuto pratica utilizzazione, presumibilmente per i notevoli disagi che il trasporto ferroviario comporta (orari obbligati, difficoltà per raggiungere le stazioni, problemi per la salita e discesa dalle carrozze, eccetera) in relazione al mezzo stradale, che, sulle brevi distanze, offre una maggiore speditezza, flessibilità ed autonomia d'impiego.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

Per le relazioni a media e lunga distanza è stato, invece, studiato un primo programma, che è stato recentemente aggiornato, sulla base degli stanziamenti autorizzati dalla legge n. 41 del 1986 e della nuova impostazione dell'orario dei treni viaggiatori, che prevede:

l'impiego di 80 carrozze, in corso di costruzione, adattate per la sistemazione di invalidi in carrozzella e dei relativi accompagnatori, secondo criteri definiti in campo europeo dall'«Union internationale des chemins de fer»;

un programma di circolazione di treni su 13 delle principali relazioni nazionali;

l'adattamento di 43 stazioni situate sulle suddette 13 relazioni, nelle quali è prevista la fermata dei treni specializzati per gli invalidi; tale adattamento comporterà anche idonei dispositivi per il superamento da parte degli invalidi in carrozzella delle scale di accesso ai marciapiedi e del dislivello tra marciapiede e pavimento delle carrozze.

L'ente Ferrovie dello Stato comunica, inoltre, che i suddetti servizi specializzati potranno essere estesi anche ad altre relazioni, con particolare riguardo a quelle nelle quali verranno utilizzati i nuovi rotabili a piano ribassato di prossima costruzione che eviteranno le soggezioni attualmente imposte dalla necessità di impiegare rotabili opportunamente adattati.

Infine, per quanto riguarda i traghetti della flotta delle Ferrovie dello Stato di recente costruzione, il problema dell'eliminazione delle barriere architettoniche non sussiste, in quanto essi sono conformi alla suesposta normativa. Per le rimanenti unità, la costruzione delle quali risale a tempi non recenti, l'eliminazione delle barriere architettoniche potrà essere attuata, in base agli indirizzi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978, solo in presenza di grossi lavori di ristrutturazione.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

MACIS, PINNA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere le ragioni per le quali l'ATI ha interrotto dal 16 ottobre 1987 i voli di linea da e per Alghero, Bologna, Torino e Genova.

(4-00783)

(9 dicembre 1987)

RISPOSTA. - La società ATI ha sospeso i collegamenti effettuati con aeromobili ATR 42 dal giorno in cui, nello scorso mese di ottobre, un aereo del medesimo tipo è stato incidentato.

Ciò ha comportato la sospensione di taluni collegamenti, il che ha penalizzato soprattutto l'utenza ubicata in località periferiche o insulari, in quanto si è dovuto ricorrere a modalità di trasporto meno celeri ovvero a lunghi e costosi itinerari con coincidenze e rinvii.

Nei giorni 29 gennaio e 8 febbraio 1988, a seguito di riunioni tenutesi in data 28 e 29 gennaio 1988 presso la direzione generale dell'aviazione civile con rappresentanti delle società ATI, Alitalia, Avianova, del RAI (Registro

aeronautico italiano), dell'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione civile), dell'APPL (Associazione professionale piloti di linea) e della direzione generale dell'aviazione civile, sono stati ripristinati i voli con gli ATR 42 su alcune linee nazionali ed internazionali; in tali riunioni si è anche concordato il programma di riaddestramento all'ATR 42 degli equipaggi di volo, nell'ottica delle varianti introdotte nel manuale operativo dal RAI ed approvato dalla direzione generale dell'aviazione civile.

Per quanto concerne, infine, i voli effettuati dalla società ATI con gli ATR 42, si comunica che in data 8 febbraio 1988 sono ripresi i collegamenti Alghero-Bologna e viceversa e in data 7 marzo 1988 sono ripresi i collegamenti Alghero-Genova e viceversa.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

MARGHERITI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che il ripristino della ferrovia «Faentina» costituisce un momento essenziale di sviluppo dei collegamenti fra la Toscana e l'Emilia Romagna;

che con la legge finanziaria 1985 fu finanziato il ripristino dell'intera linea, della quale sono già ultimati i lavori per un importo di circa 10 miliardi;

che dal gennaio 1987, presso l'ente Ferrovie dello Stato, è ferma la progettazione relativa alle ulteriori opere da realizzare in quanto l'ente stesso ha manifestato l'intenzione di ridiscutere l'intero complesso delle concessioni relative alla «Faentina»;

che le lungaggini inerenti il reperimento dei pareri e dei benestare paesaggistici e ambientali sulla parte di ferrovia già realizzata e sulla parte progettata sollevano forti preoccupazioni fra le popolazioni e i comuni della zona sulla reale volontà degli enti interessati al ripristino della linea ferroviaria in questione,

l'interrogante chiede di sapere:

a) se il Ministro in indirizzo non intenda fare quanto è nelle sue possibilità perchè l'impegno a terminare i lavori di ripristino della ferrovia «Faentina» entro il 1990 possa essere rispettato;

b) se, in proposito, non intenda convocare presso il Ministero l'incontro da tempo richiesto dagli enti locali della zona e dall'amministrazione provinciale di Firenze.

(4-00763)

(4 dicembre 1987)

ONORATO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che il ripristino della linea ferroviaria Faentina costituisce un'esigenza irrinunciabile per lo sviluppo dei collegamenti tra la Toscana e l'Emilia, tanto che è stato finanziato dalla legge finanziaria 1985;

che sono già ultimati lavori di ripristino per circa dieci miliardi, ma dal gennaio 1987 è ferma presso l'ente Ferrovie dello Stato la progettazione delle ulteriori opere e l'ente medesimo ha manifestato l'intenzione di ridiscutere tutto il complesso delle concessioni relative alla faentina,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro interrogato ha preso o intende prendere per rispettare l'impegno di terminare i lavori di ripristino della linea ferroviaria entro il 1990 e per garantire a tal fine che essi vengano effettuati contemporaneamente nei due lotti Firenze-Caldine e Veglia-San Pietro a Sieve.

(4-00790)

(15 dicembre 1987)

RISPOSTA (*). – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che nell'ambito del fianziamento previsto dalla legge n. 17 del 1981, che destinava circa 12.450 miliardi di lire per un programma complessivo di potenziamento della rete ferroviaria, sono stati previsti 15 miliardi di lire per il ripristino della linea Firenze-Faenza (tratto Firenze-San Piero a Sieve) compresa la realizzazione di un impianto di controllo centralizzato del traffico e circa 4 miliardi di lire destinati a migliorare le condizioni di esercizio della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Un primo rallentamento alla realizzazione dell'opera (come per le altre opere) è stato determinato, nel corso dell'anno 1982 ed i primi mesi del 1983, dalla indisponibilità dei finanziamenti, fatto che provocò un primo slittamento della data di esperimento della gara per l'affidamento dei lavori.

Nel maggio 1983 i lavori furono affidati all'impresa ALOSA spa di Roma in regime di concessione di prestazione integrata.

L'intero complesso degli interventi di ripristino della linea, compresa la soppressione di quegli attraversamenti a raso incompatibili con livelli accettabili di servizio e con l'istituzione di nuove fermate viaggiatori, fu stimato, dopo una progettazione di massima, in una spesa effettiva, periziata ai prezzi dell'anno 1981, di circa 74 miliardi di lire.

Il finanziamento disponibile era di 20,6 miliardi di lire, cioè 15 per il ripristino, 4,6 per il CTC (comando centralizzato del traffico) di Borgo San Lorenzo-Pontassieve e 1 miliardo per alloggi di servizi, cui si aggiunsero 3,1 miliardi di lire per revisione prezzi con la legge n. 130 del 1983.

L'ente Ferrovie dello Stato precisa che in fase di definizione del progetto esecutivo ed a seguito delle varianti prescritte dalla regione Toscana con delibera n. 11874 del 5 novembre 1984, con la quale veniva raggiunta l'intesa urbanistica ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, il costo si dimostrò ancora superiore a quanto preventivato.

Fu pertanto emesso ed approvato nel 1985 un primo atto integrativo alla convenzione che permetteva l'esecuzione dei lavori riguardanti la tratta fra il chilometro 4+207 ed il chilometro 9+052 e di ammodernamento della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve, per un importo complessivo di 13,7 miliardi di lire.

Con tale decreto furono concessi ulteriori 2,1 miliardi di lire per la soppressione di 12 passaggi a livello sulla linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

I lavori furono consegnati in data 24 febbraio 1986.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

Contemporaneamente il comune di Fiesole comunicava che l'*iter* approvativo non poteva considerarsi concluso in quanto carente delle approvazioni per la parte ambientalistica ai sensi della legge n. 1497 del 1939 e successive modificazioni in base alla legge n. 431 del 1985. Si rivelava, pertanto, necessario attendere il benestare della commissione beni ambientali anche per i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Vaglia, per quanto di competenza.

Presentata la progettazione alla commissione beni ambientali, questa ripetutamente si espresse con pareri anche sospensivi ed in aperto contrasto con quanto precedentemente concordato con gli stessi comuni e la regione Toscana.

Il comune di Fiesole, al fine di superare i tempi tecnici e burocratici dettati dalla commissione beni ambientali, evitando, peraltro, di deliberare in difformità del parere di quest'ultima, ha fatto ricorso alla legge n. 52 di subdelega regionale, rinviando alla pronuncia del «dipartimento assetto» del territorio della regione Toscana la materia ambientalistica. Si è, infine, espresso con delibera n. 715 del 23 dicembre 1986, riservando tutta una serie di prescrizioni che hanno comportato una ulteriore rielaborazione di gran parte dei progetti.

Tale obbligo ha richiesto circa 3 mesi fino al 6 aprile 1987, quando gli elaborati progettuali sono stati restituiti con l'approvazione.

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia che analogo, ma ancor più difficile *iter* approvativo ha avuto il progetto di ripristino delle opere ricadenti nel comune di Firenze, tant'è che solo con la deliberazione di giunta municipale n. 7349 del 24 novembre 1987 si è ottenuta l'autorizzazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939, sulle aree sottoposte a tutela paesaggistica; con tale autorizzazione rimane, comunque, indefinita la situazione del passaggio a livello su via Salviati per il quale è stato richiesto di ricercare ulteriori soluzioni progettuali (oltre a quelle già presentate) per una possibile sua soppressione.

Ovviamente la mancanza di tali autorizzazioni, fa notare l'ente Ferrovie dello Stato, ha comportato notevoli ritardi nell'esecuzione delle opere previste nel primo atto integrativo alla convenzione n. 33 del 1984 con l'impresa ALOSA, nonchè un sensibile aggravio di costi, derivante sia dalla revisione dei prezzi che dalle modifiche richieste dagli enti locali.

Ultimo ostacolo per il completamento dei lavori previsti nella prima fase esecutiva resta quello della definizione delle intese con l'ANAS concernenti il progetto di una variante stradale, già approvata dalla regione e dal comune di Fiesole ai fini ambientali ed urbanistici, per la soppressione di un passaggio a livello sulla strada statale n. 302 in località Calderaio (comune di Fiesole).

L'ente Ferrovie dello Stato precisa che il concessionario provvide anche all'invio alla regione Toscana ed agli altri enti competenti, per il raggiungimento dell'intesa urbanistica e dell'autorizzazione per le aree tutelate, del progetto di ripristino del successivo tratto Caldine-Vaglia (la tratta Vaglia-San Piero a Sieve fu approvata con deliberazione della giunta regionale della Toscana già nel 1980), in data 16 marzo 1985; il progetto ha già riportato l'approvazione della regione Toscana con delibera n. 9531 del 13 ottobre 1986, con diverse prescrizioni ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, del comune di Vaglia (delibera del consiglio comunale n. 59 del 27 gennaio 1987) e del comune di Fiesole (delibera del consiglio comunale n. 122 del 6 marzo 1986) ai sensi

della legge n. 1497 del 1939, mentre manca tuttora l'autorizzazione del comune di Sesto Fiorentino ai fini dell'inserimento ambientale per le diverse prescrizioni richieste dalla commissione beni ambientali (sono in corso ulteriori intese per la definitiva autorizzazione).

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia inoltre che le autorizzazioni relative all'inserimento ambientale risultano essere quelle più vincolanti ed ostative al celere proseguimento dei lavori. Queste, infatti, oltre a prescrivere soluzioni urbanistiche per la salvaguardia dell'ambiente (che si possono considerare accettabili) si addentrano in soluzioni architettoniche di dettaglio, sulle forme delle opere d'arte e sulla scelta dei materiali da impiegare, al fine di ottenere la più fedele ricostruzione delle opere d'arte demolite dall'ultimo evento bellico, tali da determinare un'opera di restauro non accettabile per una linea ferroviaria su cui effettuare un moderno esercizio; in alcuni casi si richiedono dei falsi architettonici al di fuori delle regole usuali nell'architettura relative ai ripristini e restauri conservativi, dove prevale, ormai, la norma che tutte o parte delle opere d'arte da ricostruire o da realizzare *ex novo* vengono eseguite con materiali moderni (ad esempio cemento armato e non muratura di pietrame) proprio per esaltare la differenza di epoca di realizzazione).

L'ente rileva ancora che per le opere di ripristino della tratta Firenze-San Pietro a Sieve dell'ammodernamento della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve è stato previsto un rifinanziamento di 59 miliardi di lire con la legge n. 887 del 1984, fino a raggiungere una disponibilità complessiva di lire 90.983.690.000.

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

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

L'ente Ferrovie dello Stato rileva, quindi, che si potrebbero aprire due fronti di avanzamento dei lavori di ripristino, uno da Firenze, l'altro da San Piero a Sieve, che verrebbero a ricongiungersi verso Montorsoli nella tratta ove, sin da ora, si stanno manifestando le maggiori difficoltà procedurali ed operative per il ripristino di alcune gallerie per la progettazione delle quali occorre prima effettuare la bonifica ed apertura degli imbocchi.

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

L'approvazione dell'atto addizionale suddetto non è, peraltro, ancora avvenuta perchè l'ente Ferrovie dello Stato ha dovuto affrontare la nuova realtà giuridica ed economica per cui era necessario rivedere la normativa contrattuale per l'affidamento degli appalti di opere e forniture, nonchè

valutare l'impiego degli investimenti, condizionati dalla legge finanziaria 1988.

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

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

MARGHERITI, GALEOTTI, TEDESCO TATÒ. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che l'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo 1987, con l'avvenuta soppressione delle fermate dei treni rapidi e di gran parte dei treni espressi a lunga percorrenza nelle stazioni di Chiusi ed Arezzo, ha tagliato fuori una vasta area dell'Italia centrale dai collegamenti veloci sia con il Nord che con Roma ed il Sud, provocando gravissimi disservizi non solo per l'utenza locale, ma anche per il turismo che specie per le province di Siena ed Arezzo e per la stazione termale di Chianciano è risorsa vitale;

considerato:

che il giusto obiettivo di abbreviare i tempi di collegamenti ferroviari tra le grandi città non può non tener conto – trattandosi di un pubblico servizio che non può e non deve discriminare fra loro i cittadini – dei gravi disservizi che si sono venuti a determinare per le popolazioni di intere province come Siena ed Arezzo e per zone ampie dell'alto Lazio e della provincia di Perugia;

che un obiettivo giusto quale è quello di rendere competitivo il trasporto ferroviario rispetto a quello su strada si sta trasformando nel suo contrario, come è dimostrato dalla attivazione di nuove corse feriali per autolinee dalle zone interessate sia verso Roma che verso Firenze;

che la soppressione di ben nove treni al giorno fra Siena e Buonconvento, l'allungamento delle percorrenze sulla linea Firenze-Siena-Grosseto-Orbetello e la limitazione ad Asciano della corsa Grosseto-Siena via Torrenieri del mattino, oltre ai gravi disagi per le popolazioni, hanno provocato lo scardinamento del sistema integrato dei trasporti fra le zone dell'Amiata e della Val d'Orcia con Siena ed i collegamenti Grosseto-Siena-Firenze e viceversa,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) se non intenda intervenire in tempo utile, verso l'azienda delle Ferrovie dello Stato, perchè con il nuovo orario invernale siano ripristinate e se possibile aumentate le fermate dei treni rapidi e degli espressi a lunga percorrenza nelle stazioni di Chiusi e di Arezzo, perchè le fermate dei treni espressi siano ripristinate alla stazione di Terontola e perchè venga incrementata la utilizzazione e la valorizzazione della Siena-Buonconvento e della Grosseto-Siena-Firenze;

2) se, per discutere i problemi di cui sopra, non ritenga di dover convocare un incontro in sede ministeriale – dopo che sono risultati inutili

quelli in sede locale – cui siano invitati a partecipare la presidenza e la direzione dell'azienda delle Ferrovie dello Stato, i parlamentari della circoscrizione, gli amministratori regionali e locali interessati.

(4-00257)

(5 agosto 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che a decorrere dal 31 maggio 1987, data di attivazione dell'orario estivo, l'offerta ai viaggiatori sulla linea Roma-Milano è stata completamente ristrutturata, con effettuazione, nel periodo diurno, di treni *intercity* con sola fermata a Bologna e Firenze, integrati da treni diretti, che fra Roma e Firenze hanno cadenza bioraria e fermano anche a Chiusi, Arezzo e Terontola.

Oltre ai suddetti treni circolano treni espressi, sia in servizio internazionale che notturni in servizio interno, alcuni dei quali, compatibilmente con le situazioni di circolazione e con le funzioni svolte, fermano a Chiusi, Arezzo e Terontola.

In sostanza, fa notare l'ente, mentre restano garantiti con i suddetti treni espressi i collegamenti notturni, nel periodo diurno il sistema dei treni diretti consente, ogni due ore da Chiusi ed ogni ora da Arezzo e Terontola (località servite anche dai treni diretti cadenzati da e per Foligno) di raggiungere Roma e Firenze, con treni diretti composti con moderno materiale rotabile per le medie distanze e di proseguire verso il Nord, con trasbordo sui treni *intercity*, con tempi di percorrenza analoghi a quelli dei collegamenti diretti più veloci dell'orario antecedente.

A partire dal 31 maggio 1988, data di attivazione del nuovo orario estivo, effettuerà fermata a Chiusi anche la nuova coppia di treni *intercity* denominati «Il Perugino» che collegherà Perugia con Roma con istradamento via Terontola-Chiusi (partenza da Chiusi alle ore 7,50 con arrivo a Roma alle ore 9 e partenza da Roma alle ore 13,10 con arrivo a Chiusi alle ore 14,18).

Sempre da tale data fermeranno ad Arezzo il treno *intercity* denominato, «Palladio» (Venezia-Roma) e una coppia di treni *intercity* Roma-Milano (con partenza da Roma alle ore 10 e da Milano alle ore 10.32); inoltre saranno prolungati su Firenze due treni diretti attualmente limitati ai percorsi Roma-Chiusi (treno 3312) ed Arezzo-Roma (treno 3313).

Per quanto riguarda poi l'assetto dell'orario sulle linee Siena-Bonconvento-Monte Antico e Grosseto-Siena-Firenze, l'ente Ferrovie dello Stato comunica di ritenerlo nel complesso adeguato alle situazioni di esercizio delle suddette linee; infatti l'orario ferroviario di una linea viene elaborato tenendo conto sia delle specifiche esigenze dell'utenza servita, sia del volume di traffico esistente che, ove risulti esiguo, condiziona inevitabilmente il numero dei servizi offerti.

Per quanto attiene in particolare alla linea Siena-Bonconvento-Monte Antico, l'ente precisa che il decreto del Ministro dei trasporti del 15 aprile 1987 (con il quale sono stati rideterminati gli obblighi di servizio da mantenere nei confronti dell'ente Ferrovie dello Stato) ha compreso detta linea tra quelle di interesse locale, per le quali dovranno essere attuati sistemi economici di esercizio, al fine di ridurne il disavanzo di gestione.

Al riguardo l'ente sta già svolgendo verifiche per quanto attiene alle iniziative di diretta competenza (fattibilità tecnica degli interventi di soppressione, automazione dei passaggi a livello, congruità e rispondenza

degli investimenti, studio di sistemi di esercizio di massima semplificazione); ma per definire i criteri dei provvedimenti di riassetto dell'esercizio delle singole linee e verificare la possibilità o meno del mantenimento dei servizi su rotaia occorre assumere contatti con le regioni, gli enti locali interessati e le organizzazioni sindacali del settore dei trasporti.

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia, inoltre, che, in merito al problema, bisogna tener conto anche di quanto prevede la legge finanziaria 1988 e precisamente:

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

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

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

In linea con i suddetti indirizzi, a partire dal 31 maggio 1987, l'ente Ferrovie dello Stato ha provveduto ad una ristrutturazione dell'orario della linea Siena-Monte Antico, con soppressione dei servizi caratterizzati da più scarsa utilizzazione, alcuni dei quali sono stati peraltro ripristinati a partire dal 27 settembre 1987, in relazione alla maggiore disponibilità di risorse di personale rispetto al periodo estivo ed alle richieste avanzate dall'utenza.

Si fa, infine, presente che l'incontro sollecitato dal senatore Margheriti ha avuto luogo a Roma in data 17 settembre 1987 e che allo stesso parlamentare sono state fornite, da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, ampie notizie sulla possibilità di un miglioramento dei servizi ferroviari e sui motivi che, in taluni casi, ostano all'accoglimento delle richieste al riguardo avanzate.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

MOLTISANTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* – Premesso che la soppressione della tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì aggraverà le attuali condizioni asfittiche della economia della zona, penalizzando non solo le categorie dei ferrovieri, ma anche quelle degli operatori agricoli, commercianti, artigiani, operatori del turismo e i cittadini tutti;

considerato che la decisione di sopprimere la tratta ferroviaria, adottata sconsideratamente dal Ministro dei trasporti del tempo e mantenuta dall'attuale Ministro dei trasporti, peraltro siciliano, è stata convalidata dall'ente Ferrovie dello Stato sulla base di dati statistici forniti da un'apposita commissione;

ritenuto che i dati posti a base della temuta soppressione sono non veritieri e infondati perchè indicano in lire 750 milioni l'incasso annuo dell'intera tratta, mentre risulta che l'incasso del trasporto in partenza dalla sola stazione di Ispica (Ragusa) nel 1986 supera il miliardo e mezzo di lire,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se si intenda utilizzare i dati statistici forniti dalle stazioni ferroviarie della tratta Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì;

2) se si intenda sollecitare la regione siciliana ad approntare entro i termini di prossima scadenza (giugno 1988) un programma di ristrutturazione e di potenziamento della tratta;

3) quali provvedimenti concreti e quali interventi decisi ed appropriati si intenda adottare affinchè la tratta ferroviaria venga non soppressa, ma potenziata e migliorata mediante la sua elettrificazione, la realizzazione dei doppi binari, la dotazione di nuovi vagoni interfrigo e di moderne vetture e l'applicazione di tariffe agevolate per il trasporto merci, per non deludere le aspettative dell'intera popolazione di quattro province.

(4-00549)

(23 ottobre 1987)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Come è noto, l'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del Ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge 12 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'ente.

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

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata costituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dalle Ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

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

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

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

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per l'insieme delle linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su

sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'ente Ferrovie dello Stato.

L'ente è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa anche la linea Canicattì-Siracusa-Gela, attuando peraltro, d'intesa ove necessario con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

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

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

Primi contatti al riguardo sono già stati assunti con la regione Sicilia, che ha dichiarato l'intendimento di attivare tutte le iniziative necessarie perchè, anche per le linee ferroviarie per le quali l'alternativa «strada» appare ora economicamente vantaggiosa, si possa pervenire, attraverso provvedimenti finalizzati a spostare quote considerevoli di viaggiatori e merci dalla strada alla rotaia, ad accettabili risultati di gestione.

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

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

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

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

Per quanto attiene ai dati utilizzati dallo studio svolto a cura degli uffici del piano generale dei trasporti per la valutazione dei costi e dei ricavi delle linee a scarso traffico, si fa presente che, interessando gli introiti percepiti dalle stazioni di partenza anche i percorsi effettuati sulle restanti linee, per una corretta impostazione dell'analisi deve essere tenuto conto, tanto per gli introiti quanto per le spese, dei *pro rata* afferenti alla sola estesa delle singole linee.

Con tale criterio di imputazione delle spese e degli introiti, per la linea Canicattì-Gela-Siracusa risultano per l'anno 1985 spese per complessivi 37.123 milioni di lire e introiti di traffico per complessivi 1.575 milioni di lire.

Il suddetto studio evidenzia peraltro come, in presenza di consistenti traffici a lungo percorso, possa risultare opportuna una analisi di bilancio allargata ai percorsi fatti sulla restante rete, in considerazione del fatto che parte di detti traffici potrebbe non essere mantenuta con la soppressione della linea locale in cui gli stessi hanno origine o destinazione, con conseguente perdita dell'intero relativo introito.

Va al riguardo rilevato che, in relazione all'assai sfavorevole rapporto costi-ricavi delle linee a scarso traffico e all'incidenza delle spese che, sia pure in termini di costi marginali, devono essere sostenute per il proseguimento dei trasporti sulla restante rete, anche tali bilanci «allargati» presentano risultati estremamente negativi.

In relazione alla funzione svolta dalla linea Canicattì-Gela-Siracusa ed al modesto traffico che comunque potrà sulla stessa essere svolto, eventuali interventi di adeguamento infrastrutturale saranno finalizzati a migliorare l'organizzazione dell'esercizio ed a contenere le relative spese; al momento è quindi da escludere un suo raddoppio o l'elettrificazione, che apparirebbero economicamente non giustificati in termini di costi-benefici.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

MONTRESORI. - *Al Ministro della marina mercantile.* - Premesso che in data 17 aprile 1988 i pescatori locali hanno bloccato gli accessi alla banchina commerciale del porto di Alghero, in segno di protesta contro i danni che subiscono da parte di pescherecci iscritti ad altri compartimenti che praticano la cosiddetta «pesca a vento»;

considerato che è stato più volte segnalato alle competenti autorità che il tipo di «pesca a vento» provoca vere e proprie stragi di specie protette, come i delfini e le tartarughe, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare per evitare che la situazione di tensione determini incidenti tra i pescatori locali e quelli di altri compartimenti e per assicurare maggior controllo dell'esercizio della pesca, soprattutto a rigorosa tutela delle specie protette.

(4-01444)

(19 aprile 1988)

RISPOSTA. - La situazione di agitazione creatasi fra i pescatori di Alghero è conseguente all'arrivo nel relativo circondario marittimo di 40 motopesche-

recci, provenienti dalla Campania, dalla Sicilia e dalla Calabria, dediti alla pesca del pesce spada con reti vaganti a corrente di notevole lunghezza (da 8 a 15 chilometri) e resistenza, che, se lasciate libere, sulla spinta di correnti marine, possono danneggiare le reti da posta per le aragoste posizionate da pescatori locali.

Infatti, il 16 aprile 1988 un pescatore locale ha lamentato il primo incidente, consistente nella perdita delle proprie reti da posta a causa di una rete per la pesca del pesce spada. In seguito a tale evento si è determinato nella marineria locale un forte malcontento che è scaturito in manifestazioni di protesta.

Al fine di normalizzare la situazione, in data 18 aprile 1988, si è tenuto un incontro presso l'ufficio circondariale marittimo di Alghero fra i rappresentanti delle due marinerie che, con la mediazione del comandante dello stesso ufficio circondariale e del rappresentante dell'amministrazione comunale, si è concluso favorevolmente con un accordo vertente sui seguenti punti:

1) i pescatori locali potranno operare con idonee imbarcazioni entro le 12 miglia dalla costa;

2) i pescatori locali che volessero operare oltre le 12 miglia con reti da posta per particolari tipi di pesca (limitati peraltro a sole 3 unità), dovranno garantire la loro vigile presenza nel posto della pesca;

3) i pescatori dediti alla pesca del pesce spada potranno gettare le proprie reti a partire da 15 miglia dalla costa e, comunque, non potranno operare entro le 12 miglia.

Si può intanto assicurare che, secondo quanto comunicato dal competente organo periferico di questa amministrazione, la situazione si è normalizzata e che, inoltre, sono stati disposti controlli con mezzi navali nelle acque interessate, da parte dell'ufficio marittimo con concorso di altre forze di polizia, affinchè non si verifichino altre tensioni.

Il Ministro della marina mercantile
PRANDINI

(4 giugno 1988)

NIEDDU. - *Al Ministro dei trasporti.* - Considerato che nell'aereostazione dell'aeroporto di Elmas (Cagliari) da parecchi mesi non funziona l'impianto di refrigerazione dell'aria in estate e per il riscaldamento in inverno, l'interrogante chiede di sapere quali misure si intenda adottare in vista dei preannunciati rigori dell'attuale stagione.

Inoltre, nell'esprimere serie preoccupazioni per le conseguenze che ulteriori ritardi determinerebbero nei servizi, a causa delle comprensibili e legittime azioni di protesta che verrebbero assunte da parte del personale che opera nell'aereoporto, costretto, da troppo tempo, a lavorare in condizioni di grave, inaccettabile disagio, si chiede di sapere se non si ritenga opportuno sollecitare l'adozione di adeguate iniziative perchè vengano urgentemente rimossi gli ostacoli che fino ad oggi non hanno consentito la esecuzione dei lavori necessari per la normalizzazione degli impianti di condizionamento.

(4-01001)

(27 gennaio 1988)

RISPOSTA. – La direzione generale dell'aviazione civile ha comunicato che l'impianto di condizionamento dell'aerostazione passeggeri di Cagliari-Elmas è attualmente funzionante.

Per il ripristino dell'impianto di riscaldamento si è dovuto provvedere a lavori di manutenzione, consistenti nella sostituzione delle tubazioni che collegano la centrale tecnologica con l'aerostazione.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

NIEDDU. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che ad Avezzano esiste una sezione staccata dell'ufficio provinciale di motorizzazione civile dell'Aquila, che serve un bacino d'utenza di oltre 124.000 abitanti;

che tale ufficio, aperto per soli sei giorni al mese, effettua esami e revisioni secondo calendario e ciò significa che, su 20.000 richieste di esame, possono esserne soddisfatte solo la metà (9.500);

che, inoltre, l'alto numero di presenze annue di utenti fa registrare 12.000 operazioni tecniche, 70 sedute straordinarie per revisioni, 140 sedute straordinarie per esami, 120 collaudi con 4 ditte trasformatrici;

che, di conseguenza, per effettuare revisioni o collaudi occorrono agli utenti più di tre o quattro mesi;

tenuto presente che esistono già i locali della sezione staccata dell'ufficio provinciale di motorizzazione civile dell'Aquila ad Avezzano e, disponendo tali uffici di personale residente ad Avezzano, molti problemi logistici e pratici per l'ampliamento del servizio sarebbero facilmente superati,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno rendere operativa la sede staccata per l'intera durata del mese lavorativo, minimizzando in tal modo i problemi delle attese e del sovraccarico di lavoro nei sei giorni mensili attualmente disponibili per le operazioni di competenza di tale ufficio, realizzando quindi un notevole miglioramento del servizio, con soddisfazione dell'utenza e del personale locale addetto, sottoponendo agli organi competenti del Dicastero la proposta di rendere continuativa l'attività della sezione staccata di Avezzano, dipendente dall'ufficio provinciale di motorizzazione civile dell'Aquila.

(4-01194)

(25 febbraio 1988)

RISPOSTA. – Nel confermare che la sede operativa di Avezzano dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dell'Aquila è aperta sei giorni al mese per revisioni dei veicoli di competenza dei tecnici operatori, si precisa che nel corso del 1987 sono state ivi effettuate 77 sedute di visita e prova di veicoli e 33 sedute d'esami per il conseguimento o l'estensione di validità della patente di guida.

Nella medesima zona (Marsica e Valle del Liri) sono state però, altresì, effettuate sedute di visite e prove (80) o d'esami (157) presso utenti (autotrasportatori, allestitori, comuni, autoscuole) che ne hanno fatto richiesta.

Mentre le richieste d'esame (le cui prove, tra teorie e guide, sono nella zona complessivamente circa 6.000 e non 20.000) vengono tutte soddisfatte nel giro di 15 giorni, un maggior tempo (2 o 3 mesi) trascorre tra la prenotazione e l'effettuazione di operazioni di visita e prova di veicoli, a causa della carenza di personale tecnico abilitato.

Ancorchè Avezzano disti soltanto 50 chilometri di autostrada dal capoluogo di provincia, si ritiene, comunque, meritevole di considerazione l'eventualità di istituirvi un ufficio operativo con personale fisso.

Tale soluzione, però, potrà essere realizzata solo dopo che sarà stato attuato l'ampliamento dell'organico dell'ufficio provinciale dell'Aquila.

Sguarnire oggi di personale la sede dell'ufficio provinciale non appare, infatti, attualmente proponibile, gravando su di esso molte altre incombenze a carattere tecnico-amministrativo, che non riguardano soltanto le immatricolazioni e l'emissione delle carte di circolazione e delle patenti, ma anche, fra l'altro, la vigilanza sui trasporti pubblici e la gestione del personale.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PASQUINO, CAVAZZUTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere:

le cause che finora hanno impedito di offrire una soddisfacente soluzione alle diverse esigenze di potenziamento e di miglioramento dei servizi dell'aeroporto «G. Marconi» di Bologna, nonostante le reiterate ed argomentate sollecitazioni delle autorità aeroportuali locali;

in particolare, per quale motivo l'Alitalia abbia deciso di utilizzare, nei voli Bologna-Alghero e Bologna-Francoforte, i velivoli ATR 42, in luogo dei DC 9 precedentemente utilizzati;

se il Ministro interrogato avverta la gravità dei disservizi provocati dall'utilizzo dell'ATR 42 sulle tratte indicate, nonchè sui voli Bologna-Napoli, Bologna-Milano e Bologna-Bari, sia in ragione delle cancellazioni disposte a seguito della nota sciagura aerea sia per la minore capienza (soprattuto merci) dei suddetti velivoli;

per quale ragione sia stato soppresso il volo Bologna-Palermo, che l'Alitalia ha avuto in concessione e per il quale era stato sperimentato un elevato «coefficiente di riempimento»;

quali ragioni impediscano di rispondere positivamente alle richieste avanzate da compagnie aeree straniere (Olympic Airways per la tratta Bologna-Atene; Air France per Bologna-Parigi; Swiss Air per Bologna-Zurigo e per Bologna-Lugano; Austrian Airlines per Bologna-Vienna e Lufthansa per Bologna-Francoforte).

(4-00815)

(16 dicembre 1987)

RISPOSTA. – La direzione generale dell'aviazione civile pone particolare attenzione alle esigenze di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture dell'aeroporto «G. Marconi» di Bologna.

Senza entrare nel dettaglio delle opere realizzate, si fa presente che sono stati eseguiti il prolungamento e la riqualificazione della pista di volo e si sta attualmente procedendo al primo ampliamento del piazzale di sosta per gli

aeromobili e all'esecuzione della caserma dei vigili del fuoco e, parallelamente, all'ampliamento e alla ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri.

L'utilizzazione degli aeromobili ATR 42 si inquadra in un programma di potenziamento della flotta del vettore nazionale, avviato fin dal 1983-84, congiuntamente alla fusione delle società Aermediterranea ed ATI nella cosiddetta «nuova ATI», cui era collegato il piano di ridistribuzione delle linee nazionali tra l'Alitalia e tale nuova società.

A quest'ultima fu affidata una impronta meridionalistica, nel senso che le fu attribuita la gestione di tutte le relazioni interessanti il Sud.

Peraltro le necessità e le opportunità tecniche ed operative possono condurre ad una utilizzazione degli stessi aeromobili su linee anche esclusivamente settentrionali, nel quadro di una adeguata organizzazione del vettore, finalizzata ad una completa utilizzazione delle risorse.

L'acquisizione degli aeromobili ATR 42 fu al tempo programmata sia per la sostituzione di aeromobili di maggior capacità su relazioni di modesta frequentazione, sia per la costruzione di una rete di collegamenti che garantisse un più facile accesso agli aeroporti intercontinentali ed internazionali, nonchè l'istituzione di collegamenti tra regioni o province particolarmente richiesti a livello locale.

In ordine alla soppressione del volo diretto Bologna-Palermo si fa presente che nella corrente stagione invernale, venuta meno la coterminalizzazione tra Napoli e Palermo, è stato mantenuto il collegamento Bologna-Napoli, mentre l'utenza interessata alla direttrice Palermo-Bologna viene avviata sulle coincidenze via Fiumicino.

Attualmente la situazione dei collegamenti è la seguente:

Bologna-Napoli: 14 frequenze per settimana, di cui 7 da-per Malpensa con ATR 42;

Bologna-Palermo: utilizza tutte le coincidenze via Fiumicino.

Il volo diretto Bologna-Palermo, la cui soppressione è stata ispirata da necessità tecniche ed operative della compagnia aerea, verrà nuovamente reinserito nel prossimo orario estivo senza scali intermedi e con aeromobili DC9S.

Si deve condividere l'opinione circa il gradimento dell'utenza sulla predetta ultima relazione. Nel periodo dal 1° gennaio al 30 ottobre 1987 i passeggeri registrati sulla direttrice Bologna-Palermo sono stati 18.869, per una media di 90,3 passeggeri per volo; le merci sono state 137.044 chilogrammi, per una media di 655,7 chilogrammi per volo. Nella direzione inversa i passeggeri sono stati 17.973, per una media di 89 passeggeri per volo; le merci 32.226 chilogrammi, con una media di 159,5 chilogrammi per volo.

Infine, per quanto riguarda le compagnie straniere, si fa presente che nessuna richiesta risulta essere stata avanzata dalle compagnie Olimpic Airways, Swissair, Austrian Airlines e Lufthansa per l'istituzione di linee regolari da Bologna rispettivamente per Atene, Zurigo e Lugano, Vienna e Francoforte.

Alla richiesta in passato formulata dalla compagnia Air France per il collegamento Bologna-Parigi non è stato dato riscontro positivo, in quanto lo scalo di Bologna non è compreso nelle rotte fruibili da parte francese in base alle intese governative bilaterali vigenti, non sussistendo peraltro contropartite adeguate a bilanciamento dell'eventuale concessione di tale linea, la cui

utenza comunque viene servita dall'Alitalia mediante un collegamento giornaliero.

Ove analoghe richieste venissero avanzate dalle compagnie straniere suddette, le stesse verrebbero esaminate nel quadro dei rapporti bilaterali, secondo i canoni del bilanciamento delle reciproche concessioni. Tale procedura bilaterale si applicherebbe anche nei riguardi delle compagnie aeree comunitarie, in quanto l'aeroporto di Bologna – unitamente ad altri sei aeroporti del bacino del nord Italia – è stato temporaneamente escluso dal meccanismo automatico di apertura delle rotte contenuto nel pacchetto di misure CEE sulla liberalizzazione del trasporto aereo, deliberato dal Consiglio dei ministri dei trasporti il 7 dicembre 1987.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PERUGINI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere se non ritenga di intervenire perchè nella sala dell'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro), che si trova nel sud del paese, sia installato un altoparlante che funzioni quando si deve annunciare l'arrivo dell'aereo e la partenza per l'imbarco dei viaggiatori.

(4-01389)

(7 aprile 1988)

RISPOSTA. – Si informa che nell'ottobre 1987 è stata indetta una gara per l'affidamento dei lavori di ristrutturazione del sistema di diffusione sonora nell'aerostazione passeggeri di Lametia Terme. L'*iter* procedurale dell'affidamento dei suddetti lavori è nella fase conclusiva e, quindi, quanto prima, la sala dell'aeroporto di Lametia Terme sarà dotata di una struttura di diffusione sonora adeguata e funzionale.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PERUGINI, COVELLO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere:

i motivi per i quali spesso i treni, nella galleria Cosenza-Paola e viceversa, il cui percorso è di appena venti minuti, si fermano in sosta per 45 minuti, per un'ora o per un'ora e mezza, creando grave stato di preoccupazione e di giustificata insofferenza tra i numerosi viaggiatori;

se l'amministrazione delle Ferrovie è a conoscenza dello stato di sporcizia delle vetture per i passeggeri della stessa linea, tanto attesa dalle popolazioni interessate e frequentata da molti pendolari e da tutti i viaggiatori che provengono da Milano, da Bologna e da Roma;

come si intende provvedere per eliminare tale gravissimo inconveniente.

(4-00861)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che sul tratto di linea Paola-Castiglione esercitata con sistema CTC (comando centralizzato del traffico) la circolazione viene regolata da un dirigente centrale operativo, con sede a Cosenza. Questi, per la immissione dei treni in detto tratto, invia consensi elettrici alle due stazioni estreme, mentre telecomanda a distanza l'apparato ACEI (apparato centrale elettrico ad itinerario) del posto di movimento Santomarco, intermedio, il quale è impresenziato.

L'ente evidenzia che trattandosi di apparato i cui elementi (scambi, segnali, eccetera) sono manovrati elettricamente mediante un canale di informazioni, provenienti dal posto centrale ed opportunamente decodificate dall'elaboratore elettronico del sistema, può capitare che, per cause varie, si ingeneri un guasto o nell'apparato periferico del posto di movimento o nel sistema medesimo oppure nel blocco contaassi, che è il regime col quale viene garantito il distanziamento dei treni.

In tali casi la circolazione dei treni subisce inevitabili ritardi che possono imputarsi, a seconda del guasto, ai movimenti da effettuare con segnali a via impedita, con manovra di deviatoi da effettuare a mano, con accertamenti vari sul percorso del treno, eccetera.

In aggiunta a queste perdite di tempo si devono aggiungere quelle che derivano dalla dettatura al personale del treno, da parte del dirigente centrale operativo, delle prescrizioni che, in relazione alla natura del guasto, devono essere osservate per il movimento del treno, così come previsto dalle disposizioni per l'esercizio in telecomando.

Precisa l'ente Ferrovie dello Stato che, essendo il posto movimento Santomarco ubicato in galleria, il personale dei treni, nelle operazioni a terra, incontra non poche difficoltà, dovute alla particolare situazione ambientale.

In effetti (ma, certamente, non possono definirsi sistematici) si sono verificati, nei tempi passati, ritardi di una certa rilevanza, ma in tali circostanze si è trattato di guasti di notevole portata, quali disconnessioni del sistema dell'apparato ACEI del posto di movimento Santomarco o completa mancanza delle telecomunicazioni, tutti casi, comunque, per i quali le predette disposizioni prevedono, a salvaguardia della sicurezza dell'esercizio, particolari cautele o, addirittura, l'arresto della circolazione dei treni.

Essendo stato il CTC attivato nel giugno 1987, parte dei guasti verificatisi sono da attribuirsi alle necessità di messa a punto, proprie di ogni nuovo apparato complesso come lo stesso CTC; l'ente assicura che al riguardo si sta adottando ogni provvedimento idoneo ad una rapida normalizzazione della situazione.

Per quanto concerne la pulizia delle carrozze l'ente Ferrovie dello Stato si fa carico della situazione evidenziata; essa è dovuta al fatto che, con l'apertura della linea Paola-Cosenza, il numero dei treni in circolazione è notevolmente aumentato, per cui, dovendosi far fronte alle maggiori esigenze di circolazione (con ridotti intervalli per le soste) si è dovuto elaborare un programma che non consente sempre la pulizia giornaliera di ogni singolo treno. Tuttavia l'ente assicura che per il futuro si provvederà a contemperare i turni di pulizia con le esigenze di circolazione ferroviaria, in modo da garantire un'igiene ottimale delle vetture.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PERUGINI, COVELLO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che i treni, lungo la tratta Sibari-Crotone, viaggiano alla media oraria di sei chilometri e mezzo l'ora, che i passaggi a livello rimangono chiusi oltre mezz'ora per il transito dei convogli e che le stazioni ferroviarie stanno assumendo l'aspetto di quelle delle città abbandonate del Far-West;

come si realizzano, invece, tutte le condizioni favorevoli per il trasporto ferroviario, di cui tanto bene parla il presidente dell'ente Ferrovie dello Stato.

(4-00862)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che i tempi di percorrenza e le corrispondenti velocità commerciali dei treni circolanti sul tratto tra Sibari e Crotone di chilometri 113, rispetto alle diverse categorie dei treni stessi, come specificato nel seguente prospetto, sono i seguenti:

	Tempo impiegato	Velocità commerciale (*chilometri orari*)
Rapidi	1 ora e 20 minuti	86
Espressi	1 ora e 25 minuti	85
Diretti	1 ora e 30 minuti	75
Locali (con elettromotrici)	1 ora e 49 minuti	65
Locali (con motrici ordinarie)	2 ore e 10 minuti	55

L'ente Ferrovie dello Stato rileva, quindi, che le affermazioni degli interroganti, secondo le quali i treni viaggerebbero sul tratto in questione a 6 chilometri orari, non trovano alcun obiettivo riscontro.

Per quanto concerne i passaggi a livello l'ente precisa che è possibile che essi restino chiusi per un tempo superiore a quello previsto, rispetto al passaggio dei treni, ma aggiunge anche che ciò è abbastanza raro e che riveste carattere di assoluta eccezionalità.

L'ente ammette che recentemente si sono avute, in effetti, talune disfunzioni, sia per quanto riguarda la marcia dei treni che la chiusura dei passaggi a livello di stazioni e di linea. Ciò, però, si è verificato nella prima fase di attivazione del nuovo sistema di circolazione con dirigente centrale operativo, adottato sul tratto in questione dal 3 dicembre 1987, per occasionali guasti di carattere tecnico al posto centrale di telecomando situato nella stazione di Sibari; in seguito, assicura l'ente Ferrovie dello Stato, tali inconvenienti non si sono più verificati.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PETRARA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che il signor Cassandro Michele, nato a Santeramo in Colle (Bari), il 30 novembre 1961, è risultato vincitore del concorso pubblico compartimentale di Bari (quarta categoria tecnico, decreto ministeriale 2 luglio 1980, n. 1592);

che, a seguito di visita medica, stranamente è stato giudicato non idoneo al posto di macchinista i.p. per *deficit* psico-attitudinale, come da modello sanitario 6 n. 114 del 3 aprile 1985;

che l'interessato ha inoltrato, in data 31 maggio 1985, al Ministero dei trasporti, servizio sanitario di Roma (nota BA. USC. 1.2.3154/VEL del 10 aprile 1985), richiesta di visita sanitaria d'appello;

che, pur avendo presentato detta richiesta nei termini di legge, non è stato mai convocato, nonostante le reiterate sollecitazioni rivolte al Ministero;

che la mancata visita superiore ha di fatto impedito di accertare le effettive condizioni fisiche del Cassandro, peraltro dichiarato integralmente sano dai sanitari della USL di Santeramo e ha ingenerato il sospetto che siano state consumate eventuali violazioni di legge ai danni di un giovane che ha tutti i requisiti per essere regolarmente assunto,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intenda attivare per recuperare l'esito del ricorso e accertare eventuali responsabilità in ordine al mancato accoglimento dell'istanza presentata dal signor Cassandro Michele.

(4-01162)

(19 febbraio 1988)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che il signor Michele Cassandro (274° degli idonei nella graduatoria del concorso pubblico a 10 posti di macchinista i.p. - decreto ministeriale n. 1592 del 1980) è stato visitato presso l'ufficio sanitario compartimentale di Bari il 3 aprile 1985 ed è stato giudicato non idoneo per «*deficit* psico-attitudinale». Tale idoneità gli è stata notificata dal suddetto ufficio sanitario di Bari con nota BA.USC.1.2.3154/VEL del 10 aprile 1985, spedita con raccomandata AR n. 21853 e ricevuta dal padre dell'aspirante il 18 aprile 1985.

L'ente precisa che nè all'ufficio personale compartimentale, nè all'ufficio sanitario compartimentale, nè alla sede centrale del servizio sanitario è pervenuta istanza di appello da parte del Cassandro sia entro i termini perentori di legge (10 giorni dal ricevimento della predetta notifica) sia in epoca successiva.

Pertanto, il signor Cassandro è stato dichiarato decaduto dal diritto all'assunzione, perchè giudicato fisicamente inidoneo in sede di visita medica per «*deficit* psico-attitudinale», con deliberazione del direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Bari n. 479 del 13 maggio 1985, a lui notificata dall'ufficio personale compartimentale di Bari con raccomandata AR n. 22734 del 27 maggio 1985 e ricevuta dal padre il 18 maggio 1985.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

PINNA, ALBERICI, MACIS. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che il provveditore agli studi di Nuoro, a seguito di ispezione ministeriale sugli atti amministrativi dei distretti scolastici della provincia di Nuoro, ha ritenuto di riscontrare alcune irregolarità a carico del consiglio del distretto n. 10 di Macomer;

che, a seguito di tale riscontro, ha proceduto a formulare gli addebiti al professor Pier Gavino Vacca, docente dipendente dallo stesso provveditorato, già consigliere e poi presidente del distretto, chiamandolo al reintegro di una somma di circa due milioni;

che gli addebiti mossi al professor Vacca consistono essenzialmente nell'aver questi partecipato, previa regolare delibera degli organi distrettuali, ad alcuni convegni nazionali sullo specifico tema delle tossicodipendenze e dell'acoolismo, con rimborso delle spese, regolarmente documentate, a carico del bilancio del distretto scolastico;

che tale partecipazione rispondeva all'esigenza di una presenza attiva a importanti momenti del dibattito nazionale su una problematica certamente pertinente ai compiti istituzionali dell'organo distrettuale, partecipazione indispensabile per assolvere in modo qualificato il ruolo di proposta e di iniziativa dei distretti, spesso sollecitata da codesto stesso Ministero;

che, in coerenza a quanto sopra, il distretto di Macomer, grazie anche al fattivo impegno del professor Vacca, è stato per anni uno dei pochi attivi in Sardegna e ha svolto un intenso e documentabile programma di iniziative in collaborazione con la USL e altri organismi,

gli interroganti chiedono di sapere:

se l'indagine sulla regolarità degli atti contabili e amministrativi dei distretti scolastici sia stata disposta in tutta l'Italia, con quali obiettivi e con quali esiti;

quale sia il livello di utilizzo dei fondi assegnati ai distretti scolastici nel corso degli ultimi anni;

se non si ritenga che sia da individuare in un atteggiamento burocraticamente soffocante una delle ragioni di mortificazione e di paralisi degli organi collegiali e, in modo specifico, dei distretti scolastici;

quali disposizioni di legge facciano divieto agli organi distrettuali di disporre la partecipazione di propri componenti a convegni di studio inerenti tematiche connesse ai propri compiti istituzionali;

se non si ritenga giuridicamente anomala la procedura adottata dal provveditore agli studi di Nuoro nell'imporre ad un proprio dipendente il reintegro delle somme per addebiti totalmente estranei alla sua funzione docente;

se non si ritenga, pertanto, di intervenire presso il provveditore di Nuoro perchè disponga la revoca del provvedimento ai danni del professor Vacca.

(4-01202)

(25 febbraio 1988)

RISPOSTA. – Si fa presente che questo Ministero ha disposto l'invio di un proprio ispettore a Nuoro, essendo state segnalate irregolarità nella gestione dei fondi messi a disposizione dei distretti scolastici della provincia, con particolare riferimento alle spese sostenute per consentire la partecipazione dei rispettivi membri a convegni, seminari e corsi di aggiornamento che sembravano non rientrare nell'attività di specifica competenza di tali organi.

Da tale visita ispettiva è emerso che l'addebito mosso al professor Vacca non riguardava la legittimità della partecipazione a convegni di studio, bensì la carenza della preventiva deliberazione del consiglio di distretto che, sotto il profilo formale, rendeva assumibile al bilancio la relativa spesa; l'unica

somma addebitata al docente è, infatti, quella relativa alla sua iscrizione e frequenza al «corso di specializzazione» post-laurea sulle tossicodipendenze, istituito dall'Istituto superiore di scienze sociali e psicologiche di Pescara, in quanto tale corso, qualificandosi come un corso diretto alla specializzazione post-universitaria, si configurava come una forma di partecipazione strettamente personale e non direttamente collegabile con la rappresentanza del distretto.

Questa amministrazione ha, pertanto, impartito le necessarie disposizioni per il recupero a carico del professor Vacca della somma relativa alla partecipazione, nell'anno 1981, al corso di specializzazione suindicato ed ha invitato il provveditore agli studi di Nuoro a formalizzare le procedure relative alla partecipazione del docente ad alcuni convegni, nonchè a rideterminare le somme allo stesso spettanti sulla base delle disposizioni di legge vigenti in tema di missione ai pubblici dipendenti.

In riferimento poi agli altri specifici punti sui quali l'onorevole interrogante chiede risposta si fa presente che:

1) i distretti scolastici sono sottoposti alla vigilanza amministrativa dei provveditori agli studi nella cui provincia funzionano ed è quindi attraverso tale strumento che viene istituzionalmente accertata la regolarità degli atti amministrativo-contabili;

2) l'utilizzazione di fondi assegnata ai singoli distretti per il relativo funzionamento e per l'esercizio delle funzioni istituzionali è notizia che può essere resa soltanto dagli uffici scolastici provinciali che, provvedendo all'approvazione dei bilanci preventivi e dei conti consuntivi, sono in possesso dei dati conoscitivi circa la quantità e la qualità della spesa;

3) si ritiene che le forme di vigilanza sul funzionamento di tutti gli organi collegiali previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 416, siano esercitate secondo le modalità indicate dal legislatore e certamente non è possibile attribuire le lamentate «ragioni di mortificazione e di paralisi degli organi collegiali» al corretto esercizio della funzione di vigilanza;

4) relativamente alla partecipazione ai convegni di studio in qualche modo collegati alle funzioni riconosciute ai distretti scolastici questa amministrazione, come peraltro sopra chiarito, ha chiesto di formalizzare la procedura relativa alla partecipazione, nulla rilevando circa la legittimità sostanziale della partecipazione;

5) la procedura relativa all'accertamento ed alla sanatoria delle irregolarità è delineata dall'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 416, e si ritiene essere quella seguita dal provveditore agli studi di Nuoro.

Il Ministro della pubblica istruzione
GALLONI

(2 giugno 1988)

POLLICE. – *Ai Ministri dei trasporti, del turismo e dello spettacolo e della sanità.* – Per conoscere – in relazione al nuovo orario estivo delle ferrovie già preannunciato e ancora non emanato ufficialmente – se risponde al vero che dalla stazione di Chiusi non passeranno più quasi tutti i treni a lungo percorso espressi e rapidi. Quanto sopra in relazione ai gravi danni

all'economia e al turismo che ne deriverebbero, tenendo presente in particolare che varie località di cure termali si trovano in prossimità di Chiusi. Infatti, la stazione serve un vasto bacino che comprende la bassa Toscana e l'alto Lazio e una parte dell'Umbria. In questo bacino ad esempio sono comprese le Terme di Chianciano, di San Casciano dei Bagni, di Santo Albino di Montepulciano.

Si chiede di conoscere in particolare se il Ministro dei trasporti non intenda, in base a quanto sopra segnalato, riesaminare le variazioni di percorso previste per i treni nel nuovo orario.

(4-00204)

(1° agosto 1987)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome dei Ministri del turismo e dello spettacolo e della sanità.

L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che con l'attivazione dell'orario estivo 1987, con decorrenza dal 31 maggio 1987, l'offerta ai viaggiatori sulla Roma-Milano è stata completamente ristrutturata, nel periodo diurno, dai treni *intercity* con le sole fermate di Bologna e Firenze, supportati da treni diretti che fra Roma e Firenze hanno cadenza bioraria e fermano a Chiusi.

Oltre ai suddetti treni circolano treni espressi, sia in servizio internazionale che notturni in servizio interno: compatibilmente con le situazioni di circolazione e con le caratteristiche specifiche di questi espressi, alcuni di essi fermano a Chiusi (913, 259, 325, 385, 751, 287, 753, 258, 756, 912, 754, 324, 286, 384, 196, 197, 200 e 201).

In sostanza, pertanto, mentre restano garantiti con i suddetti treni espressi i collegamenti notturni con il Nord (internazionali per la Svizzera e la Germania ed interni per Milano, Venezia, Trieste), nel periodo diurno – in linea di massima – il sistema diretto dei treni consente, ogni due ore:

di raggiungere Roma e Firenze in circa un'ora e quaranta minuti, con treni composti con materiale rotabile specifico per le medie distanze e finalizzati esclusivamente alla mobilità a medio raggio;

di proseguire verso il Nord con trasbordo sui treni *intercity*, raggiungendo Milano in circa 5 ore; quindi con un'ampia gamma di collegamenti con tempo di percorrenza analogo a quello di collegamento diretto più veloce dell'orario antecedente (rapidi 904/905).

L'ente Ferrovie dello Stato rileva che anche se, rispetto all'orario antecedente, le fermate alla stazione di Chiusi sono effettivamente diminuite, la situazione globale, tenendo conto dell'articolazione e della qualità dei servizi offerti, non può ritenersi penalizzante per le esigenze del comprensorio.

L'ente comunica, infine, che dal 29 maggio 1988, data di attivazione dell'orario estivo 1988, effettuerà fermata a Chiusi l'*intercity* «Il Perugino» Perugia-Roma (Chiusi partenza alle ore 7.50/Roma arrivo alle ore 9.00 – Roma partenza alle ore 13.10/Chiusi arrivo alle ore 14.18) che avrà come istradamento Terontolo-Chiusi-Roma, al quale treno sarà assicurta coincidenza da e per Siena.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

POLLICE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per sapere:

se corrisponde al vero che il giorno 22 ottobre 1987, presso la sala energia della Stazione telefonica trasmissione segnalazione dell'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici di Milano-Centro, dipendente dal reparto terzo dell'ispettorato, prima zona, ASST-Milano, si sia verificato un guasto durato per diverse ore (dalle ore 3 di notte alle ore 7 circa del mattino), determinando l'arresto di tutte le attività ad essa collegate, fra cui quelle della centrale CIMA dell'ufficio interurbano di Milano-ASST;

come possa essersi determinato un disservizio così grave e inspiegabile, visto che la suddetta sala energia, in caso di mancata alimentazione della rete esterna, risulta essere predisposta all'immediato «sopperimento» con altra fonte di energia esterna (dall'Enel all'AEM), mediante l'entrata in funzione simultanea dei congegni automatici computerizzati e, in ogni caso, dovendo ricorrere all'intervento manuale per la messa in funzione del generatore o del gruppo elettrogeno o del sistema a batterie, non occorrono che pochi secondi;

come possa essere giustificata la mancata continuità di alimentazione per il tempo sopra indicato;

quali siano state le cause di tale interruzione;

quali siano state le attività arrestate e il conseguente lucro cessante;

quale sia stata la tempestività d'informazione dell'organo periferico agli organi centrali competenti dell'ASST-Roma;

quali iniziative si intenda promuovere onde impedire che tali disservizi abbiano a ripetersi e per individuare eventuali responsabilità.

(4-00592)

(11 novembre 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo appare opportuno premettere che gli impianti della sala energia della stazione telefonica di trasmissione e segnalazione di Milano-Centro forniscono energia elettrica a varie utenze, pur esse ubicate nel palazzo delle telecomunicazioni di Milano-Centro, quali, ad esempio, le centrali multiplex, di segnalazione e dei ponti radio, la rete ITAPAC e il sistema CIMA nonchè l'autocommutatore internazionale.

Il giorno 22 ottobre 1987 alle ore 3 circa del mattino si è, effettivamente, verificata una mancanza di alimentazione da parte della rete esterna Enel: i gruppi elettrogeni della citata sala energia sono entrati immediatamente in funzione ed hanno supplito alla breve interruzione - circa 10 minuti - alimentando tutte le utenze tranne quella CIMA che non riceveva, neppure al rientro della rete Enel, la normale alimentazione.

Stante il ridotto numero di dipendenti applicati al turno notturno non è stato possibile ripristinare il sistema CIMA che necessitava di tempi di riparazione piuttosto lunghi: il personale di presidio ha provveduto, comunque, a smistare, senza alcuna interruzione sensibile, il traffico telefonico sui tavoli manuali di riserva e di emergenza all'uopo predisposti.

La centrale ha ripreso a funzionare regolarmente alle ore 8 del giorno successivo, quando, cioè, è stata eliminata la causa dell'inconveniente dovuto ad un anomalo abbassamento nella tensione di alimentazione.

Considerato che anomalie del genere hanno rilevanza marginale nel contesto della gestione della rete telefonica e che nel caso non si sono verificate interruzioni di traffico, nessuna informazione è stata tramessa dagli organi periferici agli organi centrali.

I guasti agli impianti ASST che, come quello in parola, non creano disservizi e non danno luogo a lucro cessante, vengono riportati su appositi supporti informatici ed utilizzati per successive elaborazioni statistiche intese ad accertare il grado di affidabilità degli impianti stessi.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

POLLICE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* - Premesso che la norma (articolo 47 della legge 18 marzo 1968, n. 249, permessi sindacali) stabilisce di concedere, a richiesta della rispettiva organizzazione e ai soli componenti gli organi statutari delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, del personale civile dello Stato che non siano collocati in aspettativa per motivi sindacali, l'autorizzazione ad assentarsi dall'ufficio di applicazione il tempo necessario a presenziare a congressi o convegni nazionali e/o provinciali ovvero a partecipare a riunioni per trattative su convocazione dell'amministrazione o per l'espletamento della normale attività sindacale, si chiede di conoscere:

se corrisponde al vero che al convegno di Riva del Garda, promosso dal SILTS-CISL nel mese di giugno 1987, abbia partecipato la dipendente dell'ASST, ispettorato prima zona, reparto 1°, sezione seconda, Milano, signora Franca Ferrario in Pallante che non riveste alcuna carica elettiva nel suindicato sindacato telefonico di Stato;

accertata la veridicità di quanto su esposto, se non sussistano responsabilità a carico di quei funzionari dell'ASST, ispettorato prima zona, Milano, preposti a concedere l'autorizzazione ad assentarsi (per tre giorni) alla dattilografa summenzionata, assenza questa che dovrà essere considerata ingiustificata.

(4-00704)

(30 novembre 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo si informa che, in base al proprio statuto, la federazione CISL delle poste e delle telecomunicazioni si articola in settori corrispondenti ai sindacati in essa confluiti (SILULAP, SILO, SILTE e SILTS) e che alla metà del periodo intercorrente tra due congressi organizza l'assemblea generale dei quadri territoriali, prevista dall'articolo 9, comma 3, dello stesso statuto, allo scopo di esaminare l'andamento dell'attività della organizzazione sindacale.

Ciò posto, si comunica che il permesso sindacale fruito dalla signora Ferrario Franca in Pallante è stato concesso a seguito di esplicita richiesta della segreteria del SILTS di Milano, al fine di consentire alla dipendente in parola di partecipare all'assemblea nazionale dei quadri della federazione CISL delle poste e delle telecomunicazioni, tenuta a Riva del Garda dal 2 al 6 giugno 1987, quale delegata regolarmente eletta dall'assemblea regionale della federazione CISL delle poste e delle telecomunicazioni della Lombardia.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che il permesso fruito dalla predetta dipendente rientri nella previsione normativa dell'articolo 47 della legge 18 marzo 1968, n. 249, e nelle finalità che l'articolo stesso intende perseguire.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

POLLICE. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso che anche la mobilità tra ufficio e ufficio all'interno della direzione provinciale delle poste è regolata nei modi e nei tempi da precise disposizioni ministeriali (circolare n. 4 del 1985 e successivi aggiustamenti), l'interrogante chiede di sapere:

1) se la direzione provinciale delle poste di Milano abbia disposto quest'anno, al di fuori delle previste regole, movimenti di personale, in specie di quarta o di quinta categoria, da uffici di movimento a reparti della stessa e precisamente ai reparti primo, secondo, terzo, quarto e quinto, economato provinciale, cassa locale, tutti ubicati nella sede della direzione provinciale di Via Bergognone 53;

2) in caso affermativo, quali ragioni eccezionali siano state addotte e documentate per i casi verificatisi (per fare concreti riferimenti, l'operatrice di esercizio Giannettino Elisabetta o l'altra operatrice di esercizio Costanzo Concetta);

3) se, infine, sui predetti casi sia intervenuto il parere favorevole della commissione consultiva provinciale.

(4-00787)

(15 dicembre 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo si comunica che durante l'anno 1987 sono stati effettivamente disposti, nell'ambito della direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni di Milano, alcuni movimenti di personale da uffici esecutivi a reparti della direzione e della cassa provinciale.

Tali provvedimenti, che hanno interessato complessivamente 15 unità, rivestono carattere provvisorio e sono stati attuati per sopperire a comprovate e contingenti esigenze di servizio: esulano pertanto dalla disciplina prevista per i trasferimenti di personale in ambito provinciale, compartimentale e nazionale e non necessitano del parere della commissione consultiva provinciale.

In particolare gli spostamenti riguardano 8 unità di quinta categoria, in possesso di una particolare professionalità, che sono state assegnate all'ufficio telegrafico dove si riscontrava una notevole carenza di personale. Inoltre sono state interessate dai provvedimenti di distacco 7 unità di quarta categoria a seguito di contingenti necessità rappresentate dai direttori degli uffici cassa, economato e ragioneria provinciale.

Nella scelta delle unità da distaccare si è cercato di favorire coloro che ne avevano fatta specifica richiesta per motivi di salute: tale il caso dell'operatore di esercizio Costanzo Concetta.

L'operatore di esercizio Giannettino Elisabetta è stata invece distaccata con mansioni di dattilografa presso l'ufficio sanitario provinciale stante la grave carenza di personale che si registra in tale profilo professionale.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

POLLICE. – *Ai Ministri delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti.* – Premesso:

che il dottor Antonio Sauro, funzionario di ruolo del Ministero dei trasporti, è iscritto nei «ruoli ad esaurimento», ex articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972, prima come direttore di divisione, poi come ispettore generale;

che tuttora l'ufficio n. 35 – registro aereonautico nazionale – è vacante del titolare e affidato ad un direttore di sezione;

che il dottor Sauro non svolge più da tempo alcuna mansione che possa dirsi concretamente coordinata con l'attività più ampia degli uffici dell'amministrazione,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga che questa sia una gestione illegittima del personale;

se non si reputi che da essa consegua un grave danno per l'erario, poichè si priva lo Stato di funzioni di servizio qualificate (a tal proposito si può verificare l'articolo 31 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3), che pure retribuisce;

se non si intenda intervenire per togliere il dottor Sauro da un contesto di arbitrarietà gestionale che si concretizza con incarichi sporadici, sollecitati per lo più dal suo diretto superiore, quasi che si trattasse di un rapporto privatistico, non già di un impiego pubblico;

se non si intenda restituire al dottor Sauro, nel rispetto della sua qualifica, le mansioni che gli spettano.

(4-00840)

(21 dicembre 1987)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Ministro delle finanze ed anche a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

La direzione generale dell'aviazione civile ha reso noto che l'ispettore generale del ruolo ad esaurimento, dottor Antonio Sauro, svolge mansioni corrispondenti alla qualifica posseduta, alle dirette dipendenze del capo servizio trasporti aerei.

La collaborazione, fornita su specifici argomenti, riguarda questioni di rilievo di interesse generale del servizio, ad integrazione della trattazione svolta dai singoli uffici, in un'ottica di coordinamento.

Tra gli altri, sono stati affidati incarichi al dottor Sauro nelle seguenti materie:

rapporto vettori-utenza attraverso la verifica del grado di regolarità e di puntualità dei servizi aerei di linea su taluni aeroporti nazionali, a seguito

di lamentele pervenute o evidenziate dalla stampa e del trattamento riservato all'utenza in occasione di possibili disservizi;

verifica dell'applicazione sugli aeroporti nazionali delle disposizioni del Ministero dell'interno sulle modalità di rifornimento di carburante agli aeromobili sui piazzali e le relative misure di sicurezza, che hanno richiesto interventi di omogeneizzazione sull'intera rete, per talune differenti interpretazioni da parte di vettori e gestori aeroportuali;

sistema informativo delle agibilità invernali degli aeroporti (emergenza neve e simili), precedentemente affidato alla casualità e poi ricondotto ad uno speciale nucleo operativo appositamente costituito presso l'aeroporto di Fiumicino, in funzione per tutto l'arco delle 24 ore;

analisi di nuove infrastrutture per i passeggeri (anche su aeroporti stranieri), con riguardo alle procedure adottate per le «facilitazioni» e per la sicurezza;

esame dei rapporti annuali della IATA (International air transport association) sull'andamento tecnico-economico dei principali vettori mondiali.

Questi ed altri incarichi più correnti hanno consentito di reinserire il dottor Sauro nelle funzioni della direzione generale, nei rapporti con altri funzionari, come attestano le valutazioni annuali e i giudizi complessivi espressi dal consiglio di amministrazione.

Occorre infatti ricordare il *curriculum* del dottor Sauro nell'amministrazione, il suo passaggio nei diversi uffici e servizi, il suo ripetuto rinvio al consiglio di disciplina, tutti eventi sintomatici delle difficoltà di rapporto fra il funzionario e l'ambiente, di cui l'amministrazione si è dovuta fare carico, anche e soprattutto per l'elevato grado del funzionario e per la sua implicita capacità ordinatoria nei confronti del personale dipendente.

Nel gennaio 1983 il dottor Sauro era inserito nell'ufficio 36 - Studi e statistica, della direzione generale dell'aviazione civile, ma dopo due anni di vicissitudini negative per l'andamento dell'ufficio il capo del servizio fu costretto, nell'interesse dell'amministrazione, a collocarlo alle sue dirette dipendenze, viste le incompatibilità emerse tra il funzionario ed il rstante personale nonchè lo scarso o nullo rendimento.

Da allora (gennaio 1985) è iniziata una paziente opera di rivalutazione professionale e di recupero funzionale del dottor Sauro di cui hanno dato atto lo stesso funzionario, in occazione della sua richiesta di inserimento nell'ufficio relazioni internazionali, nonchè il capo del servizio personale ed il consiglio di amministrazione.

Tale situazione potrà far maturare le condizioni per il soddisfacimento delle comprensibili aspirazioni del funzionario.

Nel tempo il dottor Sauro ha richiesto sia di essere incaricato di reggere l'ufficio 35 - Registro aeronautico nazionale (cui è preposto sin dal 1980, senza aver mai demeritato, altro funzionario, pur non dirigente), sia di essere inserito nell'ufficio 31 - Relazioni internazionali.

Le richieste, attentamente vagliate e puntualmente riscontrate dalla direzione generale, non hanno potuto trovare accoglimento, in considerazione soprattutto dell'interesse del servizio e della pubblica amministrazione in generale.

Il Ministro dei traporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

POLLICE. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che, in data 31 giugno 1986, venne emanata una interpellanza, da parte della direzione compartimentale del Lazio, riservata ai revisori di nomina recente, cioè addetti al CCSB-CED di sesta categoria, per essere sottoposti a *tests* attitudinali in previsione della partecipazione ad un corso di programmatori (settima categoria);

che all'interpellanza rispondono favorevolmente 22 unità;

che vengono poi convocati per i *tests* in questione non solo quanti avevano regolarmente risposto all'interpellanza, ma anche due altre unità, con qualifiche diverse da quelle richieste, una di dirigente di esercizio e l'altra di perito;

che la selezione attitudinale vede risultare idonee solo 7 unità delle 22 in regola con i requisiti previsti dall'interpellanza e, guarda caso, tutte e due le unità aggiunte;

che allo svolgimento del corso, in data 18 maggio 1987, per essere poi applicati a mansioni superiori di settima categoria, profilo professionale programmatore, viene aggregata a pieno titolo un'altra unità, anch'essa profilo professionale dirigente di esercizio,

l'interrogante chiede di sapere:

se i comportamenti della dirigenza in questione rispondano ai dovuti requisiti della trasparenza, della correttezza formale e sostanziale, del rispetto dei diritti e degli interessi eguali di ogni lavoratore;

se nei fatti desunti non sia rilevabile un'attività illecita, considerando che le tre unità premiate risultano essere, le prime due, figli di noti esponenti locali della CISL-SILP e la terza addirittura figlio dello stesso direttore compartimentale;

quali provvedimenti si intenda urgentemente adottare per riportare a normalità la situazione suddetta e, quindi, per richiamare i responsabili della medesima a rispondere delle loro malefatte.

(4-00895)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che per accertare la effettiva sussistenza di irregolarità nell'espletamento dei corsi di programmatore di cui è cenno nell'atto parlamentare in esame e che, peraltro, avevano formato oggetto di lamentele contenute in un manifesto redatto da un «comitato provvisorio nazionale CDB» ed affisso nei locali della direzione compartimentale delle poste e delle telecomunicazioni per il Lazio, è stata esperita una apposita indagine ispettiva, dalla quale è emerso quanto segue.

In data 18 dicembre 1985 la citata direzione compartimentale, per far fronte alla carenza di personale applicato alla programmazione sugli elaboratori elettronici, aveva diramato una interpellanza rivolta al personale di settima categoria; successivamente, poichè alla stessa avevano aderito solo poche persone, l'interpellanza veniva estesa anche al personale di sesta categoria.

In tale seconda occasione manifestavano la propria adesione 28 revisori in servizio presso il CED ed il CCSB; alcuni degli aspiranti, però, venivano esclusi dalla competente direzione centrale automazione e meccanizzazione, poichè non avevano superato precedenti prove di selezione.

Presso la medesima direzione centrale erano inoltre pervenute, in ritardo, le domande dei dipendenti Scorsino Marco e Moreni Valter che venivano ammessi, con riserva, alle prove di selezione attitudinale, tenutesi presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni nei giorni 6 e 7 giugno 1986, con la partecipazione di 19 candidati su 24 aspiranti.

La prova veniva superata soltanto da 9 unità fra le quali i suddetti Scorsino e Moreni che, quindi, venivano ammessi a partecipare al corso di programmatore svoltosi dal 18 al 30 maggio 1987 e dal 16 al 27 giugno 1987.

Il signor Trimarchi Francesco Paolo invece, essendo già applicato presso la direzione centrale automazione, non ha dovuto presentare la domanda di ammissione al corso ma, dopo aver superato la prova attitudinale sostenuta il 6 febbraio 1987, è stato ammesso al corso di programmatore.

Poichè, quindi, nessun comportamento scorretto o irregolare è emerso dall'inchiesta ispettiva, non si è ritenuto di dover adotttare alcun provvedimento nei confronti dei funzionari interessati alla vicenda in questione.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)

POLLICE. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che nell'ambito del piano di ristrutturazione programmato dall'ente Ferrovie dello Stato è prevista una drastica riduzione degli organici del personale delle stazioni di Grottammare e Cupra Marittima (Ascoli Piceno);

che tale improvvisa riduzione comporterà, a partire del 9 aprile 1988, un grave disservizio per l'utenza, determinando il dimezzamento in quelle stazioni dell'orario dei servizi merci, biglietteria e informazioni, dalle attuali quindici ore sino a circa sette ore complessive;

che questo disservizio si ripercuoterà pesantemente sulla economia locale, in quanto detti comuni, disposti sul litorale adriatico, sono quotidianamente punto di partenza e di riferimento di una apprezzabile quantità di passeggeri e di merci, in relazione alla loro spiccata locazione turistica ed alla considerevole vitalità del settore artigianale ed industriale, collocato in particolare nella valle del fiume Tesino;

che la situazione che verrà a crearsi non farà altro che disincentivare ulteriormente l'utenza da un maggiore impiego del trasporto su rotaia, quale strumento, tra gli altri, per il decongestionamento della famigerata circolazione veicolare della statale adriatica;

considerato che, fungendo attualmente la stazione di Grottammare da punto di deposito e di partenza per le attrezzature e i carrelli impiegati per i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria, destinati a protrarsi per circa due anni, la cui circolazione è sovente all'origine degli incidenti e non può essere regolata adeguatamente da personale non qualificato o dislocato in altre stazioni,

l'interrogante chiede di sapere quali misure urgenti si intenda adottare per scongiurare le pesanti ripercussioni negative prospettate e per migliorare

quantitativamente e qualitativamente gli importantissimi servizi di competenza dell'ente in questione.

(4-01399)

(7 aprile 1988)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che, nel quadro delle iniziative rivolte ad economizzare e razionalizzare l'impiego delle risorse umane, onde contenere l'impiego di spesa per il lavoro straordinario del personale ferroviario nei limiti imposti dai finanziamenti assegnati, ha ipotizzato taluni provvedimenti concernenti una nuova organizzazione del lavoro, fra i quali è compresa la disabilitazione delle stazioni di Grottammare e Cupra Marittima.

L'ente evidenzia che si tratta di provvedimenti soltanto ipotizzati e non ancora attuati e che essi sono attualmente oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali, al fine di ricercare altre possibili soluzioni al problema delle economie sulle spese concernenti il personale.

L'ente assicura inoltre che, in ogni caso, i provvedimenti in questione non incidono sulla efficienza, regolarità ed affidabilità del servizio ferroviario, per cui sono ingiustificati i timori relativi a pesanti ripercussioni negative sulla circolazione dei treni e, quindi, sul servizio viaggiatori e merci a collettame.

Per quanto riguarda, in particolare, la stazione di Grottammare, centro provvisorio di deposito delle attrezzature e punto di concentramento delle strutture mobili impiegate per i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria, l'ente Ferrovie dello Stato comunica che è stata prevista la presenza di un agente idoneo a soddisfare le sporadiche necessità di movimentazione.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

SALERNO, D'AMELIO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere:

i tempi e gli affidamenti per l'inserimento fra i collegamenti delle Ferrovie dello Stato del tratto Venusio (Matera)-Bari ai fini del piano triennale che l'Azienda sta formulando, nel rispetto di una logica di integrazione della città di Matera nei circuiti nazionali delle ferrovie e di saldatura di un'area significativa del Mezzogiorno ai grandi collegamenti continentali;

quali iniziative si intenda esprimere per un migliore utilizzo ed una tempestiva prequalificazione degli imprenditori locali che, ormai, risultano in possesso di maturità e capacità professionali;

inoltre, in quali forme e percentuali siano stati finora attivati consorzi e/o relazioni fra imprese affidatarie di concessioni nell'area materana e imprese locali, secondo quali contratti e utilizzando quali criteri di selezione, obiettivamente riscontrabili e verificabili nelle sedi istituzionali.

(4-00721)

(1° dicembre 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che il decreto del Ministro dei trasporti 10 settembre 1981, n. 1881, con il quale è stato stabilito il programma di utilizzo delle somme stanziate con legge 12 febbraio 1981, n. 17, per l'attuazione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria, prevede la costruzione di un tratto di linea tra Matera e Ferrandina in funzione di collegamento diretto della città di Matera con la rete ferroviaria.

La realizzazione di detto intervento è stata affidata al raggruppamento di imprese Materfer e la relativa convenzione prevede che possono essere subappaltati lavori in percentuale non superiore al 40 per cento esclusivamente ad imprese regolarmente iscritte all'albo nazionale dei costruttori ed in regola con le disposizioni di cui alla legge 13 settembre 1982, n. 646 (prevenzione fenomeno mafioso) e successive modificazioni ed integrazioni.

Non esiste invece alcun obbligo per il concessionario di scegliere eventuali subappaltatori fra le imprese locali, tuttavia anche esse vengono prese in considerazione ai fini dell'affidamento di eventuali subappalti.

L'ente Ferrovie dello Stato precisa che l'articolo 2, comma 6, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, ha destinato l'importo di 5.000 miliardi di lire, nell'arco di un quinquennio, per l'attuazione di un programma di adeguamento funzionale della rete ferroviaria dell'Italia meridionale ed insulare, ivi compresa la realizzazione di nuovi collegamenti.

Il programma di utilizzo di detto stanziamento, approvato con deliberazioni n. 115 del 4 marzo 1987 e 617 del 27 ottobre 1987 del consiglio di amministrazione dell'ente, prevede la realizzazione, quale proseguimento del citato tratto Ferrandina-Matera, dell'ulteriore tratto Matera-Modugno, onde realizzare un nuovo diretto collegamento tra Metaponto, Matera e Bari.

Per tale proseguimento l'ente Ferrovie dello Stato ha già elaborato il preliminare studio di fattibilità, ma il passaggio alle successive fasi di sviluppo delle definitive progettazioni e di esecuzione dei lavori risulta condizionato dall'entità delle risorse che nell'ambito delle leggi finanziarie saranno destinate alla realizzazione del citato programma di adeguamento funzionale.

Al riguardo si precisa che la dilazione nel tempo delle disponibilità finanziarie destinate agli investimenti nel settore ferroviario e la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi completi o di fasi funzionali di essi, in grado di concretamente consentire, attraverso l'eliminazione delle situazioni maggiormente penalizzanti, lo sviluppo del traffico ferroviario e il miglioramento dell'efficienza ed economicità di gestione posti alla base della riforma disposta con la legge 17 maggio 1985, n. 210, richiedono una attenta programmazione degli investimenti.

In tale ottica l'ente Ferrovie dello Stato sta definendo il programma degli interventi da realizzare in via prioritaria, nel cui contesto verrà valutata anche la possibilità di attuare, a breve termine, il suddetto collegamento Matera-Modugno.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

SCEVAROLLI. – *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che l'ente Ferrovie dello Stato affida all'industria privata la riparazione e la manutenzione dei rotabili;

che, in relazione ai tagli di bilancio previsti dalla legge finanziaria, la direzione centrale delle Officine nazionali rotabili dell'ente ha dato disposizione affinchè i contratti vengano ridotti del 20 per cento per l'esercizio 1988;

che, successivamente, si è venuti a conoscenza che l'amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato sembra essersi orientata per una riduzione di oltre il 50 per cento dei contratti;

che una riduzione così ampia e così improvvisa spingerebbe sicuramente le aziende in una gravissima crisi, tanto da metterne in discussione l'esistenza, con conseguenze gravissime per l'occupazione,

l'interrogante chiede di conoscere se tale orientamento risponda a verità e nel caso affermativo quali interventi i Ministri in indirizzo intendano adottare, tenuto anche conto che ciò significherebbe provocare un sicuro degrado di numerose linee, un generale scadimento della qualità del servizio, ma anche un abbassamento dei livelli di sicurezza.

(4-01322)

(24 marzo 1988)

RISPOSTA. – In seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988 che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinabili all'ente Ferrovie dello Stato nel settore delle manutenzioni ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 210 del 1985, l'ente rende noto di aver dovuto ridurre gli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente diminuzione degli affidamenti.

L'ente ha già preordinato provvedimenti organizzativi finalizzati ad evitare che da detta riduzione derivino negative conseguenze sull'andamento dell'esercizio; nel caso si verifichino le suddette conseguenze, esse saranno comunque limitate allo scadimento di aspetti marginali dell'offerta e non influiranno assolutamente sulla sicurezza dell'esercizio.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

SCIVOLETTO, CROCETTA, GRECO, GAMBINO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Considerato:

che la decisione di sopprimere, a decorrere dal 30 giugno 1988, il servizio viaggiatori e merci su diverse tratte ferroviarie siciliane, fra le quali la tratta Siracusa-Ragusa-Gela-Licata-Canicattì, provocherebbe gravi disagi alle popolazioni interessate, agli utenti e ai lavoratori del settore e produrrebbe un ulteriore aggravamento della marginalità geografica e dei fattori che ostacolano lo sviluppo delle attività economiche, agricole, industriali, artigianali, commerciali e turistiche di ben quattro province siciliane;

che la linea ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela-Licata-Canicattì attraversa una delle zone più produttive della Sicilia per la presenza di una moderna agricoltura specializzata in ortofrutta, floricoltura e agrumi nonchè della più grande concentrazione di industria chimica d'Italia e che pertanto, invece di essere smantellata, ha bisogno di essere ammodernata, elettrificata e potenziata;

che tutti i comuni attraversati dalla tratta ferroviaria in questione sono classificati ad alto rischio sismico, per cui diventa indispensabile e prezioso, in caso di calamità, l'uso del trasporto ferroviario;

che all'interno delle province interessate alla tratta ferroviaria si evidenziano fatti culturali, architettonici e ambientali di grande rilievo nazionale e internazionale e di notevole valenza turistica, come il barocco siciliano;

che il potenziamento della linea ferroviaria sopra menzionata, insieme alla realizzazione dell'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela e al completamento della superstrada Catania-Ragusa, rappresenta una scelta irrinunciabile per lo sviluppo e la modernizzazione di questa grande parte della Sicilia, oggi penalizzata dalla base missilistica di Comiso,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) se non si intenda mettere in discussione le gravi decisioni assunte;

2) quali iniziative concrete siano state assunte o si intendano assumere su questo importante e urgente problema, di concerto con l'ente Ferrovie dello Stato e la regione siciliana.

(4-00027)

(9 luglio 1987)

RISPOSTA. – Come è noto, l'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (legge finanziaria 1985) prevede la predisposizione, da parte del Ministro dei trasporti, di un piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico il cui esercizio non abbia funzione integrativa alla rete di interesse commerciale, mentre l'articolo 18 della legge 12 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato, prevede la generale rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'ente.

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

In ottemperanza a tali disposizioni ed al fine di effettuare una verifica di carattere generale sulla rete ferroviaria nazionale, è stata costituita una commissione ministeriale che, recependo ed integrando le proposte avanzate in materia dalle Ferrovie dello Stato, ha ripartito la rete ferroviaria in:

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

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

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

Dagli uffici del piano generale dei trasporti è stato successivamente svolto, per l'insieme delle linee di interesse locale, uno studio finalizzato ad

accertare la convenienza del mantenimento dei servizi su rotaia impostato su sistemi economici di esercizio, ovvero dell'istituzione di servizi sostitutivi su strada.

Sulla scorta anche delle indicazioni di tale studio, si è provveduto alla rideterminazione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'ente Ferrovie dello Stato.

L'ente è stato autorizzato a continuare lo svolgimento del servizio viaggiatori e merci su rotaia su un gruppo di linee locali, fra le quali è compresa la linea Canicattì-Gela-Siracusa, attuando peraltro, d'intesa, ove necessario, con le regioni e con gli enti locali interessati, sistemi economici di esercizio e provvedimenti di integrazione con gli altri modi di trasporto.

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

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

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

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

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

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

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

SPECCHIA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che gli studenti ed i lavoratori pendolari di San Vito dei Normanni e di Carovigno (Brindisi) devono raggiungere la stazione ferroviaria di Ostuni per poter utilizzare il treno 3624 che arriva a Bari alle ore 7,50;

che nei giorni scorsi i cittadini interessati hanno occupato per circa un'ora la stazione ferroviaria di Carovigno per protestare contro questa situazione che arreca numerosi disagi;

rilevato che il problema potrebbe facilmente essere risolto con la fermata alla stazione di Carovigno del treno 3624,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere per la risoluzione del problema innanzi esposto.

(4-01132)

(17 febbraio 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che, per soddisfare le richieste avanzate dall'utenza, al treno 3624 (diretto Lecce-Bari) è stata assegnata la fermata, per servizio viaggiatori, a Carovigno con decorrenza 22 febbraio 1988.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

SPECCHIA, VISIBELLI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che con il finanziamento del programma integrativo erano stati previsti gli stanziamenti necessari per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bari-Lecce e per il raddoppio della tratta San Severo-Termoli;

che nei programmi delle Ferrovie dello Stato erano previsti, per la regione Puglia, lavori per l'elettrificazione della linea Bari-Lecce;

che, invece, i lavori per la zona di San Severo non sono ancora iniziati, mentre per la tratta Bari-Lecce gli interventi procedono con eccessiva lentezza;

che, nei giorni scorsi, il presidente della giunta regionale pugliese con un documento ha chiesto al presidente delle Ferrovie dello Stato di conoscere il quadro esatto dei lavori in corso e dei programmi futuri lungo la linea ferroviaria adriatica, per la parte relativa al territorio pugliese,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intenda assumere per la realizzazione in tempi brevi di interventi importanti per l'economia della regione Puglia.

(4-00744)

(2 dicembre 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che a carico dei fondi del piano integrativo (legge n. 17 del 1981 e successive leggi n. 130 del 1983 e n. 887 del 1984) è previsto il raddoppio della linea ferroviaria da Bari Torre a Mare a Lecce, per un totale di 239 miliardi di lire.

Un ulteriore finanziamento di 370 miliardi di lire, occorrente per il completamento di tutto il raddoppio e per l'elettrificazione, è previsto a

carico del programma di adeguamento funzionale dall'Italia meridionale e insulare (PAF), da attuare, per un complessivo importo di 5.000 miliardi di lire, in base al comma 6 dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1988, n. 910, e del piano pluriennale di investimenti delle Ferrovie dello Stato, approvato, per un complessivo importo di 41.000 miliardi di lire, con decreto del Ministro dei trasporti del 5 marzo 1987, emanato di concerto con il Ministero del tesoro.

I lavori, affidati alla società CONSUD ed attualmente in corso, coprono una spesa di 70 miliardi circa di lire e consistono in una serie di interventi preliminari e, principalmente, nell'esecuzione di opere sostitutive di passaggi a livello, nonchè nella realizzazione di interventi propedeutici al raddoppio.

Ulteriori interventi, riguardanti le stazioni ed alcuni tratti del corpo stradale potranno essere affidati non appena saranno disponibili i finanziamenti previsti dalla legge finanziaria 1988.

Entro il 1990 potranno attivarsi alcuni tratti in doppio binario, in modo che quasi i due terzi della linea Bari-Lecce risulteranno raddoppiati; il completamento dovrebbe realizzarsi entro il 1992.

Per l'elettrificazione della linea, per la quale si attende lo sblocco dei finanziamenti previsti dal PAF, è in corso la stesura della relativa proposta e si stanno chiedendo le autorizzazioni per la realizzazione di 9 sottostazioni.

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia, però, che esistono problemi con gli enti locali ed in particolare con i comuni di Lecce, Polignano e Bari.

Resta, infatti, da definire la soluzione progettuale del tratto Bari Torre a Mari-Bari Parco Sud, per la quale l'ente ha predisposto un progetto di massima che, peraltro, non ha ancora riportato l'approvazione del comune di Bari che intende inserire lo stesso nel più largo contesto della futura sistemazione del nodo ferroviario di Bari.

Per tale sistemazione sono da tempo in corso studi da parte di un'apposita commissione mista Ferrovie dello Stato-motorizzazione civile e dei trasporti-regione-comune, costituita in conformità degli accordi contenuti nel protocollo d'intesa sottoscritto in data 19 dicembre 1985 e finalizzato alla realizzazione di un sistema integrato di trasporto nell'area di Bari; dai suddetti studi sono sostanzialmente emerse due ipotesi:

la prima sostenuta dall'ente Ferrovie dello Stato, dalla MCTC e dalla regione, prevede il mantenimento, con idonea sistemazione, dell'attuale stazione passante da Bari Centrale, il raddoppio dell'attuale tratto Bari Torre a Mare-Bari Parco Sud, la realizzazione di una nuova linea di circonvallazione che permetta di evitare il transito a Bari Centrale del traffico merci da e per Lecce e dalle ferrovie del Sud-Est e di razionalizzare l'esercizio del nodo con miglioramento degli attestamenti in Bari delle linee delle Ferrovie calabro lucane. della Bari Nord e delle Ferrovie del Sud-Est;

la seconda, sostenuta dal comune, prevede lo spostamento a Nord della stazione di Bari Centrale, da trasformare in stazione di testa, e l'abbandono del tratto dell'attuale linea attraversante la zona sud dell'abitato di Bari.

La soluzione proposta dal comune, finalizzata ad evitare il passaggio nell'abitato di Bari della linea adriatica, penalizzerebbe la qualità dei servizi da e per Lecce, che subirebbero maggiori aggravi di tempo per l'annullamento del percorso e per l'inversione di marcia a Bari.

L'intervento comporterebbe, inoltre, una notevole spesa che l'ente non è disposto a sostenere direttamente, in quanto verrebbero privilegiati solo

interessi urbanistici e si creerebbero riflessi negativi sull'esercizio ferroviario.

L'ente fa notare che sul problema non è stato finora possibile il raggiungimento di intese, soprattutto per la mancata disponibilità del comune di Bari ad un suo serio approfondimento; recentemente la stampa locale ha richiamato l'attenzione sulla necessità di pervenire ad uno sblocco della situazione di stallo.

Il giorno 27 novembre 1987 è stato tenuto presso il comune di Bari, su iniziativa del sindaco, un incontro fra il Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane, rappresentanti dello stesso comune, della regione, delle Ferrovie dello Stato e della motorizzazione civile e dei trasporti.

In tale incontro il Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane si è impegnato a ricercare, anche con l'ausilio di studi da affidare all'Agenzia per gli interveni sul Mezzogiorno, una soluzione che contemperi le contrapposte esigenze sopra evidenziate ed il reperimento dei finanziamenti necessari per la successiva attuazione.

In relazione all'importanza che il problema presenta per il miglioramento dei servizi ferroviari interessanti il nodo di Bari e l'intero sistema ferroviario pugliese, l'ente Ferrovie dello Stato si dichiara ampiamente disponibile ad offrire la massima collaborazione per una sollecita positiva soluzione al fine di poter a breve scadenza completare il raddoppio dell'intera linea adriatica.

In merito al raddoppio della tratta San Severo-Chieuti l'ente fa presente che ha da tempo ultimato la progettazione esecutiva (interessante il territorio dei comuni di Chieuti, Serracapriola, Lesina, Poggio Imperiale, Apricena e San Severo) e l'ha inviata, per il previsto parere di conformità, alla regione Puglia.

Il progetto stesso ha riportato il benestare da parte di tutti i comuni interessati, ad eccezione del comune di Apricena che ha manifestato un'intransigente opposizione nei confronti di tutte le possibili soluzioni di tracciato che l'ente ha sottoposto al parere dello stesso comune.

Il mancato benestare del comune di Apricena non consente di passare alla fase esecutiva dei lavori, da tempo programmati, e ritarda l'utilizzo degli investimenti stanziati per il potenziamento della linea adriatica nel tratto attraversante il territorio pugliese.

Allo stato dei fatti potranno avere inizio nel primo semestre del corrente anno solo limitati lavori per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Fortore, interessante i comuni di Lesina e Serracapriola; peraltro, sono in corso da parte dell'ente ulteriori iniziative per raggiungere con il comune di Apricena un'intesa sulla definizione del tracciato e, qualora non si dovesse raggiungere un accordo, sarà esaminata l'opportunità di far ricorso alla procedura surrogatoria prevista dall'articolo 25 della legge n. 210 del 1985.

Per quanto concerne, infine, il raddoppio del tratto di linea tra le stazioni di Termoli e Chieuti, l'ente rende noto che solo di recente è intervenuto il benestare della regione Molise in merito al progetto di massima, a suo tempo inviato, e che è, quindi, ora possibile avviare il relativo progetto esecutivo.

Il finanziamento occorrente per la realizzazione del raddoppio stesso è previsto nel già citato programma poliennale di investimenti delle Ferrovie dello Stato approvato con decreto del Ministro dei trasporti, ma la sua disponibilità risulta condizionata dall'entità delle risorse che sarà possibile destinare al settore ferroviario nell'ambito delle annuali leggi finanziarie.

Al riguardo l'ente precisa che la dilazione nel tempo delle disponibilità finanziarie destinate agli investimenti nel settore ferroviario e la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi completi o di fasi funzionali di essi, in grado di concretamente consentire attraverso l'eliminazione delle situazioni maggiormente penalizzanti, lo sviluppo del traffico ferroviario ed il miglioramento dell'efficienza ed economicità di gestione posti alla base della riforma delle Ferrovie dello Stato disposta con la legge 17 maggio 1985, n. 210, richiedono una attenta programmazione degli investimenti.

In tale ottica l'ente sta definendo il programma degli interventi da realizzare in via prioritaria, nel cui contesto verrà valutata anche la possibilità di attuare, a breve termine, il completamento del raddoppio della linea adriatica.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

VETTORI, KESSLER. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

se i programmi correnti dell'ente Ferrovie dello Stato tengano conto della convenzione in atto tra il medesimo ente e la provincia autonoma di Trento, rispettando i tempi previsti, anche per lo scalo di smistamento a nord di Trento;

quando verranno affidati i lavori non ancora appaltati per il raddoppio o la triplicazione della linea Verona-Bologna.

(4-00823)

(16 dicembre 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto di tenere nella massima considerazione il trasferimento dello scalo Filzi di Trento in località Roncafort con la realizzazione di un terminale per il trasporto combinato ed un impianto di smistamento carri. È infatti in corso di approvazione, da parte del consiglio d'amministrazione dell'ente, la proposta di spesa relativa alle opere civili che comportano l'utilizzazione di circa 47 miliardi di lire sui 52 disponibili. La relativa area è parzialmente disponibile, mentre i nulla osta pubblici dovrebbero essere ottenuti a brevissima scadenza in sede di definizione del piano regolatore generale di Trento.

Subito dopo l'approvazione di detta proposta, l'ente darà corso alle procedure per l'affidamento dei relativi lavori, che si prevede di poter completare nell'arco di circa 4 anni.

Per rendere completamente funzionale l'intera opera dovranno essere realizzate anche le opere di arredamento tecnologico, sia del nuovo scalo sia del suo collegamento con la stazione di Trento, le cui strutture dovranno essere opportunamente modificate; tali interventi sono previsti a carico dei piani di investimento delle Ferrovie dello Stato già approvati.

L'ente, a conferma della propria intenzione di voler procedere con la massima sollecitudine nella realizzazione dell'opera, informa che, entro breve termine, si potrà dare inizio ad una prima fase di lavori preliminari, bonificando da ordigni bellici una parte del rilevato tra il chilometro 99+253

ed il chilometro 101+070 della linea Verona-Brennero tra le stazioni di Trento e Lavis, interessata dal trasferimento dello scalo Filzi a Roncafort.

Per quanto riguarda il raddoppio della linea Bologna-Verona, l'ente fa presente che per l'elaborazione del progetto definitivo e per l'esecuzione delle prime fasi delle relative opere è stata stipulata in data 21 marzo 1984 una convenzione tra l'allora Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato e il consorzio di imprese Condofer.

Nell'ambito di detta convenzione sono in corso di esecuzione i seguenti lavori:

opere civili del tratto Verona Ca' di David-Nogara, delle quali si prevede l'ultimazione per la primavera del corrente anno;

opere sostitutive di passaggi a livello nel territorio del comune di San Felice sul Panaro, delle quali si prevede l'ultimazione per la primavera del corrente anno;

opere civili del tratto San Giovanni in Persiceto-Tavernelle Emilia, delle quali si prevede l'ultimazione per l'autunno del 1988.

Al fine di ridurre i tempi di esecuzione e le soggezioni all'esercizio durante i lavori e di migliorare le caratteristiche del nuovo tracciato, è stata ravvisata l'opportunità di modificare l'impostazione progettuale del raddoppio, prevedendo la realizzazione, su larga parte della sua estensione, di due nuovi binari su sede separata in luogo dell'aggiunta di un nuovo binario in affiancamento a quello esistente.

La progettazione definitiva di tale nuova soluzione – che, in parte, è stata elaborata direttamente dall'ente Ferrovie dello Stato – ha già riportato il preventivo assenso degli enti locali interessati, mentre si è ancora in attesa del benestare della direzione generale dell'ANAS, che si ritiene possa, peraltro, intervenire a breve scadenza, essendo la stessa progettazione stata studiata d'intesa con le competenti direzioni provinciali ANAS di Bologna e Milano.

Per l'affidamento della progettazione esecutiva delle opere di sistemazione viaria e ferroviaria connesse con il completamento del ripetuto raddoppio l'ente Ferrovie dello Stato sta per stipulare una convenzione con il citato consorzio Condofer per un importo di circa 6 miliardi di lire e la stessa progettazione dovrebbe essere disponibile per la prossima estate.

Nell'ambito dei rifinanziamenti autorizzati per il completamento del programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, e del piano pluriennale di investimenti approvato, per il proseguimento del potenziamento della rete ferroviaria nazionale, con decreto del Ministro dei trasporti del 5 marzo 1987 – emanato di concerto con il Ministro del tesoro e prevedente una spesa di 41.000 miliardi di lire, il cui finanziamento sarà annualmente stabilito in sede di legge finanziaria nel quadro delle compatibilità del bilancio dello Stato – sono stati previsti gli ulteriori finanziamenti occorrenti per il completamento del raddoppio in argomento.

Sulla base delle direttive di ordine generale impartite dal consiglio di amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato con la risoluzione n. 28.21 del 30 luglio 1987 in merito alla opportunità di ricercare, anche per gli atti contrattuali integrativi concernenti l'esecuzione di ulteriori fasi di interventi già avviati, le migliori condizioni di appalto possibili, sia in termini di spesa

che di tempi di esecuzione, sono in via di definizione le modalità da seguire per l'affidamento degli ulteriori lavori occorrenti per il completamento del raddoppio della linea Verona-Bologna.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(7 giugno 1988)

VISIBELLI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Con riferimento al concorso svoltosi a Roma il 14 luglio 1987 per posti di revisore nell'Azienda telefonica, al quale si sono presentati 7.500 concorrenti e in 370 hanno superato la prova scritta (appena il 5 per cento), considerato che tale selezione, completata il 24 ottobre, ha scatenato numerose critiche nei confonti dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, tanto che i responsabili sindacali hanno sostenuto «che quasi la totalità dei 370 ammessi agli orali sia costituita da parenti e amici di personaggi "importanti" dell'Azienda»;

rilevato che i candidati promossi (370) sono appena 10 in più di quelli (i posti disponibili sono 360) che conquisteranno il posto di revisore presso l'ispettorato dell'Azienda;

ritenuto che, per quanto innanzi, vi è una percentuale fin troppo bassa, atteso che in media il numero degli ammessi agli orali si attesta intorno al 30 per cento,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro, a seguito di un esposto sindacale inoltratogli il 13 novembre, abbia responsabilmente disposto per la sospensione delle prove orali e per individuare eventuali responsabilità;

come, comunque, abbia fatto la commissione a giudicare, con una valutazione equilibrata, 7.500 elaborati concorsuali in appena 50 giorni.

(4-00693)

(30 novembre 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo è opportuno precisare che i candidati presentatisi alla prova scritta del concorso pubblico (per gli uffici dipendenti dall'ispettorato-quarta zona della Liguria, Toscana e Lazio) a 360 posti di revisore amministrativo - sesta categoria - dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici sono stati 7.358, di cui una parte, come accade in tutti i concorsi che richiedano prove scritte, hanno abbandonato la sede d'esame dopo due ore dalla dettatura della traccia del compito, consegnando elaborati «in bianco».

In particolare, ben 1.483 compiti sono risultati non svolti o appena abbozzati e tali, quindi, da conseguire una valutazione di zero, uno e due.

Si precisa, inoltre, che la correzione degli elaborati ha avuto inizio il giorno 28 luglio 1987 e, dopo la pausa del periodo estivo, è proseguita ininterrottamente, dal 7 settembre al 31 ottobre, con l'esclusione delle sole domeniche, per un totale di 50 sedute della durata, ciascuna, di non meno di 10 ore.

È bene comunque sottolineare che la celerità del lavoro di correzione con cui ha operato la citata commissione esaminatrice appare in linea con quanto disposto dall'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto del Presidente del

Consiglio dei ministri 10 giugno 1986 riguardante lo «snellimento delle procedure dei concorsi di ammissione agli impieghi nelle amministrazioni statali», che fa obbligo alle commissioni esaminatrici di concludere le procedure concorsuali entro sei mesi dalla data di effettuazione delle prove scritte, richiedendo, in caso di mancato rispetto del suddetto termine, una giustificazione collegiale.

Durante la correzione degli elaborati l'identità dei concorrenti resta sconosciuta atteso che, come è noto, solo al termine della correzione di tutti i compiti si procede all'abbinamento degli stessi ai nominativi contenuti in una busta chiusa allegata ad ognuno dei medesimi.

Per ciò che attiene, invece, alla percentuale degli ammessi alle prove orali, nel far presente che non esiste alcuna disposizione che stabilisca il numero dei candidati da ammettere al colloquio in relazione al numero dei posti messi a concorso, si significa che il numero degli ammessi è da correlare esclusivamente al grado di preparazione dimostrato dagli interessati, valutato secondo giudizio di merito della commissione esaminatrice.

Pertanto, per quanto descritto non si ritiene che un esposto di natura sindacale potesse sospendere le prove del concorso in questione, le cui procedure orali hanno avuto regolare svolgimento e si sono concluse il 5 dicembre 1987, risultando idonei 333 concorrenti.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(9 giugno 1988)