

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 76

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 24 al 30 settembre 1985)

INDICE

BAIARDI: Per un intervento volto ad assicurare una direzione stabile al provveditorato agli studi di Vercelli (1712) (risp. FALCUCCI, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	Pag. 1362	Lido-Cosenza (2118) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	Pag. 1366
BONAZZI: Per il completamento degli atti necessari all'acquisto della nuova sede dell'ufficio postale di Correggio da parte del Ministero delle poste (1343) (risp. GAVA, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	1362	ORCIARI: Sui motivi che ostano al conferimento della medaglia d'oro al valor militare richiesta dal consiglio comunale di Arcevia (Ancona) (1961) (risp. SPADOLINI, <i>ministro della difesa</i>)	1367
CAMPUS: Sull'opportunità di usare la nave impiegata sulla nuova linea Civitavecchia (Roma) - Sant'Antioco (Cagliari) come nave appoggio sulle rotte più affollate (994) (risponde CARTA, <i>ministro della marina mercantile</i>)	1363	PETRARA: Per la realizzazione di due tangenziali intorno all'abitato di Santeramo in Colle (Bari) (206) (risp. NICOLAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	1367
CAVALIERE: Sui tempi di completamento dei lavori di ripristino del servizio viaggiatori sulla linea ferroviaria Lucera-Foggia (2036) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1363	PISTOLESE: Per un intervento volto ad evitare il ventilato trasferimento della scuola militare della Nunziatella di Napoli dall'attuale sede di Pizzofalcone (1956) (risp. SPADOLINI, <i>ministro della difesa</i>)	1368
FIMOGNARI: Per un intervento volto a permettere la sollecita realizzazione dei lavori di sistemazione del ponte sul torrente Gerace della strada statale n. 106 (328) (risp. NICOLAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	1364	SEGA: Per la definizione della pratica di pensione di guerra intestata al signor Antonio Cavallaro (1735) (risp. RAVAGLIA, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	1368
FIORI ed altri: Sull'intitolazione del liceo scientifico statale di Sant'Antioco (Cagliari) (1861) (risp. FALCUCCI, <i>ministro della pubblica istruzione</i>)	1365	SIGNORELLI: Sull'esclusione della linea Civitavecchia-Capranica dagli stanziamenti previsti dal piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato e sulla ventilata interruzione dei lavori di prosecuzione della superstrada da Viterbo a Civitavecchia (Roma) (2065) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1369
MITROTTI: Per un intervento volto a migliorare il collegamento ferroviario Lecce-Bari (2128) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1365	TRIGLIA: Sui disagi provocati agli utenti della linea ferroviaria Asti-Chivasso (Torino) dalla ristrutturazione degli orari attuata dalle ferrovie dello Stato a partire dal 2 giugno 1985 (2110) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>)	1370
MURMURA: Per un intervento volto all'ammodernamento delle linee gestite dalle ferrovie calabro-lucane, anche a seguito dell'incidente verificatosi recentemente sulla tratta Catanzaro		ULIANICH ed altri: Sul grado di efficienza e di operatività dell'arsenale militare di Napoli e sull'opportunità di una sua diversa utilizzazione (1901) (risp. SPADOLINI, <i>ministro della difesa</i>)	1371

BAIARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che nella sua ultima riunione il consiglio di amministrazione del Ministero ha disposto il trasferimento del provveditore agli studi della provincia di Vercelli, dottor Enzo Martinelli, all'Ufficio scolastico provinciale di Bologna, dopo soli 5 mesi di servizio;

che, dalla scomparsa del provveditore dottor Carlo Provenzale, avvenuta nell'agosto 1980, l'Ufficio scolastico provinciale di Vercelli ha visto il susseguirsi di ben 5 diversi funzionari, dei quali 4 in reggenza in quanto titolari di altri uffici;

che i continui avvicendamenti hanno comportato indubbi disagi, sia per l'organizzazione del lavoro degli uffici del Provveditorato, sia per il funzionamento delle istituzioni scolastiche della provincia di Vercelli;

avuto presente che dall'11 febbraio 1985 l'Ufficio di Vercelli è stato nuovamente affidato in reggenza al provveditore agli studi di Novara, dottor Pasquale Giancola, che, tra l'altro, è anche impegnato a Roma quale componente di una commissione, concorsuale,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non intenda promuovere urgenti provvedimenti affinché questa situazione, che si ripercuote in modo dannoso su tutto il mondo della scuola della provincia di Vercelli, sia rapidamente superata con la nomina di un dirigente superiore stabile al Provveditorato di Vercelli.

(4 - 01712)

(6 marzo 1985)

RISPOSTA. — In ordine alla interrogazione parlamentare indicata in oggetto, giova precisare preliminarmente che la vigente normativa in materia di nomina dei dirigenti superiori, disciplinata, com'è noto, dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972, non consente, in caso di vacanza, l'immediata copertura dei relativi posti disponibili.

Infatti i posti che si rendono vacanti nel corso dell'anno devono essere attribuiti per

il 50 per cento per turno di anzianità, il 1° gennaio dell'anno successivo, e per il rimanente 50 per cento con procedure concorsuali, parte per titoli, parte per titoli e colloquio.

L'espletamento di detti concorsi presenta tempi tecnici non comprimibili, che comportano automaticamente un differimento delle nomine.

In tale situazione oggettiva si rende pertanto necessario operare una scelta comparativa tra le diverse situazioni ugualmente deficitarie e stabilire una scala di priorità tra gli uffici in ragione delle dimensioni, dei carichi di lavoro, della delicatezza dei problemi locali.

Nel contesto suindicato è da considerare il trasferimento del dirigente preposto all'ufficio scolastico provinciale di Vercelli, disposto a seguito di apposita deliberazione del consiglio di amministrazione del Ministero.

L'amministrazione comunque, per limitare per quanto possibile gli eventuali pregiudizi connessi alla situazione di transitorietà, in attesa di poter disporre la nomina di un dirigente titolare, ha affidato la reggenza di detto ufficio al provveditore agli studi di Varese, che dà ampia garanzia per la notevole esperienza e la capacità organizzativa maturate.

Il Ministro della pubblica istruzione

FALCUCCI

(20 settembre 1985)

BONAZZI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che l'ufficio postale di Correggio è sistemato in locali di proprietà dell'Amministrazione di quel comune, che, oltre ad essere scarsamente idonei, sono ora richiesti perchè necessari per sistemarvi aule scolastiche;

che l'Amministrazione delle poste, riconoscendo la necessità dell'Amministrazione comunale e l'esigenza di migliorare le condizioni in cui è esercitato il servizio postale, si è impegnata da tempo ad acqui-

stare nuovi locali nel centro di Correggio ricavati dalla ristrutturazione dell'ex palazzo Recordati, appositamente commissionati alla cooperativa Unioncoop di Correggio, attuale proprietaria del palazzo, per il prezzo già concordato di lire 1.140.000.000;

che i lavori di ristrutturazione sono ormai terminati, mentre il Ministero non ha ancora perfezionato gli atti per l'acquisto,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga di disporre il rapido completamento degli atti per l'acquisto della nuova sede dell'ufficio poste e telegrafi di Correggio, al fine di dotarlo di una sede più funzionale e consentire al comune di Correggio di utilizzare l'attuale sede per la sistemazione di una scuola.

(4-01343)

(8 novembre 1984)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che l'apertura al pubblico di un nuovo ufficio postale richiede una serie di complessi adempimenti che non sempre si conciliano con l'esigenza di una sollecita attivazione dell'ufficio stesso.

Nello specifico caso in esame, comunque, si significa che la pratica è avviata verso una prossima conclusione: la documentazione relativa all'acquisto dei locali ricavati dalla ristrutturazione del palazzo Recordati a Correggio, infatti, è stata sottoposta sia all'esame del consiglio superiore tecnico delle poste, delle telecomunicazioni e dell'automazione (nell'adunanza n. 126 del 25 luglio 1985), sia a quello del consiglio di amministrazione (nell'adunanza n. 1664 del 30 luglio 1985), che hanno espresso il proprio parere favorevole.

Il contratto di acquisto potrà pertanto essere stipulato dalla competente direzione provinciale delle poste e telegrafi di Reggio Emilia, non appena l'Avvocatura dello Stato avrà accertato la libera proprietà e disponibilità dell'immobile, sulla base della documentazione catastale ed ipotecaria esibita dalla venditrice Cooperativa Unioncoop.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

GAVA

(19 settembre 1985)

CAMPUS. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Premesso che, da quanto riportato dagli organi di stampa, risulta che nel primo viaggio della nave impiegata sulla nuova linea Civitavecchia-Sant'Antioco sono stati trasportati soltanto 12 passeggeri e 3 auto;

constatato che l'equipaggio della nave stessa consta di 86 marittimi;

considerate le croniche carenze nei trasporti marittimi tra il Continente ed i principali porti sardi di Olbia, Porto Torres e Cagliari,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga più opportuno impiegare la nave suddetta come nave-appoggio sulle rotte più affollate.

(4-00994)

(5 luglio 1984)

RISPOSTA. — Il collegamento Civitavecchia-Sant'Antioco fu attuato, con frequenza settimanale ed in via sperimentale, per venire incontro alle esigenze di sviluppo turistico-commerciale del Sulcis Iglesiente, esigenze ripetutamente rappresentate sia dagli ambienti interessati, sia dalla regione Sardegna, nel quadro degli obiettivi indicati dalla legge n. 684 del 1974, per quanto attiene ai servizi dovuti.

Comunque, detto collegamento, che in una prima fase era stato attuato direttamente da Civitavecchia a mezzo unità del tipo « Città » ed effettuato successivamente quale prolungamento della linea Civitavecchia-Cagliari, è stato sospeso dopo l'ultima corsa del 26 luglio 1984, avendo il Ministero del tesoro espresso sulla questione il proprio avviso contrario sotto il profilo del contenimento della spesa pubblica.

Il Ministro della marina mercantile

CARTA

(26 settembre 1985)

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

che nel programma integrativo delle Ferrovie dello Stato è previsto, per il cor-

rente anno, il ripristino del servizio viaggiatori sulla tratta Lucera-Foggia;

che i lavori iniziati a suo tempo sono interrotti da circa sei mesi,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni di tale interruzione, quando saranno ripresi i lavori e se essi potranno essere portati a termine nei tempi programmati.

(4 - 02036)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Con decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, recante il programma di utilizzo delle somme stanziato con la legge 12 febbraio 1981, n. 17, venne stanziata la somma di lire 3,5 miliardi per il ripristino del servizio ferroviario sulla linea Foggia-Lucera.

Tale somma però è risultata sufficiente a realizzare solo una prima fase dei lavori che, approvati con decreto ministeriale n. 2017 del 28 luglio 1982, sono già stati portati a termine dalla competente quarta unità speciale.

Per il completamento dei lavori, della durata presumibile di un anno, è stato previsto nel secondo rifinanziamento del programma integrativo, autorizzato con la legge 22 dicembre 1984, n. 887 (legge finanziaria 1985), un importo di 17 miliardi. Allo stato attuale, peraltro, è in corso di studio l'esame di tutti gli aspetti connessi alla ben nota questione delle linee secondarie, per l'attuazione dell'articolo 8 della citata legge finanziaria 1985.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(24 settembre 1985)

FIMOGNARI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso e considerato:

che il sindaco di Locri (RC), con nota dal 26 luglio 1980, faceva presente all'ANAS — compartimento della viabilità, ufficio distaccato di Reggio Calabria — la grave pericolosità che presenta il ponte sul torrente Gerace o San Paolo della strada statale n. 106, al chilometro 97+180, sia per la limi-

tata larghezza della carreggiata, sia per la pendenza eccessiva delle rampe, che determinano un dosso di notevoli dimensioni, con conseguente limitata visibilità, sia per la mancanza delle balaustre laterali protettive, divelte a causa degli incidenti frequentemente verificatisi;

che quanto messo in evidenza costituisce continuo pericolo, sia per l'intenso traffico che si svolge sulla strada statale n. 106 — unica strada che unisce Reggio a Catanzaro, a Lamezia, a Taranto — sia per il traffico pedonale che pur vi si svolge, anche se con limitata intensità rispetto a quello automobilistico;

che all'ANAS perveniva una seconda richiesta di urgente intervento, sempre da parte dell'amministrazione comunale di Locri, in data 16 ottobre 1981, anche in seguito alle numerosissime sollecitazioni pervenute da parte degli utenti dei paesi della Locride, che sono costretti a percorrere quotidianamente tale tratto di strada;

che l'ANAS non avrà potuto mettere in opera lavori di ristrutturazione del ponte probabilmente per mancanza di fondi,

l'interrogante chiede se il Ministro non ritenga doveroso intervenire con la massima sollecitudine per disporre di inserire l'opera sopra descritta tra quelle considerate improcrastinabili, in modo che l'esecuzione dei lavori di allargamento della carreggiata del ponte e di modifica della pendenza delle rampe sia realizzata in tempi brevi.

(4 - 00328)

(22 novembre 1983)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica che è in avanzato corso di redazione il progetto per la costruzione di un nuovo ponte sul torrente Gerace, al chilometro 97+180 della strada statale n. 106, da affiancare a quello esistente al fine di migliorare la transitabilità nella zona che è soggetta ad intenso traffico.

La spesa prevista ammonta a un miliardo di lire circa e l'opera potrà essere realizzata

nell'ambito delle priorità e delle disponibilità di bilancio dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici

NICOLAZZI

(20 settembre 1985)

FIORI, VOLPONI, RUFFILLI, VASSALLI, ANDERLINI, ENRIQUES AGNOLETTI, PROCACCI, FERRARA Maurizio, BONIFACIO, RIVA Massimo. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

1) che in data 22 febbraio 1984 il consiglio d'istituto del Liceo scientifico statale di Sant'Antioco (Cagliari) si è riunito avendo all'ordine del giorno l'intitolazione della scuola;

2) che la giunta d'istituto ha proposto alla discussione una rosa di tre nomi: Stefano Susini, poeta locale, Antonio Segni ed Emilio Lussu;

3) che, essendosi proceduto a votazione, Lussu ha totalizzato 8 voti, Segni 2 e Susini uno;

4) che, pertanto, il consiglio d'istituto ha deliberato di proporre al Ministero l'intitolazione del Liceo scientifico a Emilio Lussu, capitano legendario della brigata Sassari, quattro medaglie al valore, fondatore del Partito sardo d'azione, deputato dal 1921 al 1926, imprigionato dal fascismo, esule, fondatore, con Carlo Rosselli, di « Giustizia e Libertà », consultore nazionale, costituente, senatore sino al 1968, scrittore che Benedetto Croce, Eugenio Montale e Luigi Russo tennero in gran conto;

5) che in data 1° giugno 1984 la Giunta comunale di Sant'Antioco (di centro-sinistra) ha espresso parere negativo all'intitolazione del Liceo scientifico all'autore di « Marcia su Roma e dintorni » e « Un anno sull'altipiano »;

6) che in data 29 giugno 1984 il Provveditorato agli studi di Cagliari ha invitato il consiglio d'istituto ad un riesame della delibera;

7) che in data 18 luglio 1984 il consiglio d'istituto ha deliberato all'unanimità di insistere sull'intitolazione del Liceo a Lussu;

8) che in data 18 ottobre 1984 la nuova Giunta comunale di Sant'Antioco ha espresso parere favorevole,

gli interroganti chiedono al Ministro se non ritenga opportuno un intervento per conoscere i motivi che finora hanno impedito al Provveditorato agli studi di Cagliari di emettere il decreto di intitolazione, la cui esecutività coinciderebbe con il decimo anniversario della morte di un eroe, di un grande scrittore, di uno dei padri della Repubblica.

(4-01861)

(18 aprile 1985)

RISPOSTA. — La questione riguardante l'intitolazione del liceo scientifico statale di Sant'Antioco è stata positivamente risolta.

Infatti il provveditore agli studi di Cagliari, appena acquisiti i prescritti pareri degli organi competenti (consiglio d'istituto, giunta comunale e prefettura), l'ultimo dei quali è stato emesso in data 24 maggio 1985, ha disposto con provvedimento del 7 giugno 1985 l'intitolazione del liceo in questione al nome di « Emilio Lussu ».

Il Ministro della pubblica istruzione

FALCUCCI

(20 settembre 1985)

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

che recentemente è stata operata la soppressione, sulla tratta Bari-Lecce, del treno 565 e sostituito lo stesso con il treno 9825;

che detto treno 9825, viaggiando in orario, dovrebbe impiegare due ore e cinquantatré minuti per effettuare l'intero percorso;

che sistematicamente si accusano ritardi dai 20 ai 30 minuti rispetto al vecchio orario del soppresso treno 565;

che nell'entroterra leccese vi sono numerosi pendolari costretti, per innumerevoli motivi, a viaggiare quotidianamente per recarsi a lavorare a Bari;

che detti pendolari sono obbligati ad alzarsi alle quattro del mattino per prendere i treni 514 e 910 per Bari, per poi ritornare a casa con il treno 9825;

che detto treno 9825, oltre ai tempi di percorrenza allungati rispetto al precedente, presenta sistematicamente carrozze inadeguate ed in pessimo stato di manutenzione;

che è comprensibile l'enorme disagio cui vengono forzosamente assoggettati i viaggiatori pendolari;

che è altresì prevedibile l'incremento di tale disagio quotidiano alla ripresa delle attività scolastiche;

che ormai viene ritenuto utopistico il completamento dei lavori di raddoppio del binario sulla tratta Bari-Lecce,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si intenda adottare al fine di migliorare l'attuale servizio, fosse anche mediante il ripristino del treno 565.

(4 - 02128)

(1° agosto 1985)

RISPOSTA. — Dal 2 giugno 1985, in luogo dei treni 565, espresso Bari-Lecce (partenza ore 14,10, arrivo ore 16,48), e 9827, Bari-Lecce (partenza ore 14,38, arrivo ore 18,05), vengono effettuati i treni 9825, Bari-Lecce (partenza ore 14,15, arrivo ore 17,08), e 9827 Brindisi-Lecce (partenza ore 17,11, arrivo ore 18,08), essendosi riscontrata una insufficiente utilizzazione del treno 9827 tra Bari e Brindisi; peraltro detto convoglio assicurava il solo proseguimento dei viaggiatori in arrivo col rapido 861 da Roma (arrivo a Bari alle ore 14,25), il cui arrivo nel capoluogo pugliese è stato anticipato alle ore 14,04 dal 2 giugno scorso.

Il treno 9825, la cui percorrenza è maggiore di soli 15 minuti rispetto a quella del soppresso 565, consente un collegamento tra Bari e le località prima non servite dal treno 565 e ad ore più favorevoli del precedente locale 9827; inoltre la partenza alle ore 14,15 ne consente l'utilizzo a quanti, terminando l'attività alle ore 14 in sedi di lavoro non attigue alla stazione di Bari, erano prima costretti a servirsi del treno in partenza alle ore 14,38.

Circa il materiale impiegato, il treno 9825 viene effettuato con carrozze a media distanza (ossia del tipo approntato per il trasporto dell'utenza pendolare), il cui numero è stato adeguato in concomitanza con

la ripresa delle attività lavorative e scolastiche.

Infine, per quanto riguarda l'andamento del ripetuto treno 9825, si fa presente che alcuni ritardi si sono verificati nella prima quindicina del mese di luglio, per cause di forza maggiore: dal 2 giugno ultimo scorso, escluso tale periodo e sino a tutto agosto, l'andamento è risultato soddisfacente, con arrivo a destinazione mediamente in orario o con pochi minuti di ritardo.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 settembre 1985)

MURMURA. — *Al Ministro dei trasporti* — Per essere informato sulle urgenti iniziative che il Governo intende prendere, al fine di evitare il ripetersi di disgrazie, come quella verificatasi alcuni giorni fa lungo la tratta Catanzaro Lido-Cosenza, finalmente realizzando in Calabria le indispensabili opere di modernizzazione della rete ferroviaria gestita dalle Calabro-Lucane, le cui condizioni di degrado e di obsolescenza, non ulteriormente tollerabili, esigono pronti ed efficaci interventi.

(4 - 02118)

(31 luglio 1985)

RISPOSTA. — Le iniziative da prendere per evitare il ripetersi di disgrazie del tipo di quella verificatasi sulla tratta Catanzaro-Catanzaro Lido delle ferrovie calabro-lucane potranno essere definite allorchè saranno note le conclusioni cui sarà pervenuta la commissione d'inchiesta all'uopo costituita.

In ordine allo stato di degrado e di obsolescenza della rete delle ferrovie calabro-lucane è da osservare innanzitutto che gli stanziamenti assegnati annualmente dal Ministero del tesoro a carico del fondo comune di cui alla legge 8 giugno 1978, n. 297, per la straordinaria manutenzione degli impianti, sono di entità inferiore rispetto alle reali necessità.

Poichè il problema è di natura essenzialmente finanziaria, è necessario un provvedimento legislativo con lo stanziamento di adeguati fondi per la realizzazione di interven-

ti che assicurino il reale potenziamento del servizio reso all'utenza.

Allo stato attuale si ricorda che è all'esame del Parlamento il disegno di legge n. 2390 (Atto Camera dei deputati) riguardante la legge quadro in materia di ferrovie d'interesse regionale già concesse all'industria privata che prevede, fra l'altro, il perseguimento del risanamento tecnico attraverso « progetti speciali » regionali, coordinati ai piani di trasporto locale e finanziati con un fondo autonomo annesso al fondo investimenti fissi della legge n. 151 del 1981.

Comunque, per quanto si riferisce alle ferrovie calabro-lucane, al fine di adeguare il servizio ferroviario alle crescenti necessità del traffico, è stata programmata, già da tempo, l'acquisizione di una nuova stazione intermedia e di due ulteriori fermate sulla tratta Catanzaro-Catanzaro Lido con la installazione di un primo sistema di apparati centrali.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 settembre 1985)

ORCIARI. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso che ricorre quest'anno il 41° anniversario dell'eccidio di Monte Sant'Angelo, nel quale furono uccise dai nazisti circa 70 persone, tra partigiani e cittadini inermi, l'interrogante chiede di conoscere quali decisioni il Ministro intende adottare in merito alla richiesta avanzata dal sindaco, a nome del Consiglio comunale, per il conferimento alla città di Arcevia della medaglia d'oro al valor militare.

(4-01961)

(12 giugno 1985)

RISPOSTA. — Agli atti del competente ufficio della difesa non risulta alcuna richiesta del sindaco di Arcevia per il conferimento alla città della medaglia d'oro al valor militare.

Risulta invece una proposta in tal senso, formulata in data 25 maggio 1946 dal comandante della divisione Garibaldi, Alberto

Galeazzi, che venne definita negativamente nel luglio 1969.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(20 settembre 1985)

PETRARA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che il Consiglio comunale di Santeramo in Colle (Bari), con proprio provvedimento in data 2 marzo 1979, ha chiesto di finanziare i lavori di costruzione di due tangenziali intorno all'abitato, e precisamente la prima sul lato ovest e la seconda su quello est;

che tali opere si rendono urgenti ed indispensabili per eliminare dal centro abitato il traffico dei mezzi pesanti, aumentato notevolmente negli ultimi tempi per le seguenti cause:

a) lungo la statale n. 271 è ubicata la nuova area del consorzio industriale « Valle del Basento », del quale il comune di Santeramo in Colle fa parte;

b) nell'area del consorzio opera il grosso complesso industriale della Ferrosud per cui il traffico merci si svolge lungo la statale n. 271, prima di percorrere l'autostrada Bari-Taranto;

c) le strade interne al centro abitato sono inadeguate a sopportare il traffico pesante, che causa lesioni nei fabbricati urbani per le forti vibrazioni provocate dai carichi dinamici,

l'interrogante chiede di sapere se sono state impartite all'ANAS le direttive per procedere alla redazione dei progetti esecutivi delle due citate tangenziali e se si intende far fronte al relativo finanziamento attraverso il secondo stralcio del piano decennale.

(4-00206)

(26 ottobre 1983)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.

L'esigenza della costruzione di una variante esterna all'abitato di Santeramo in Colle è vivamente sentita a causa dell'intenso traffico in transito sulla strada statale n. 271

« di Cassano » (direttrice Bari-Matera) e sulla strada statale n. 171 « di Santeramo » (direttrice Altamura-Gioia del Colle).

L'attraversamento dell'abitato di Santeramo in Colle costituisce un grave ostacolo alla percorribilità delle suddette strade statali ed è motivo pure di notevole intralcio al traffico cittadino per l'alta percentuale di veicoli pesanti provenienti dai vari insediamenti industriali della zona.

Si precisa che le strade statali nn. 271 e 171, interessate dalla variante di Santeramo in Colle, non sono state incluse nell'elenco delle strade di grande comunicazione di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, elenco approvato con il decreto ministeriale 20 luglio 1983, n. 2474, e pertanto i richiesti interventi dovrebbero essere finanziati sul bilancio ordinario dell'ANAS, le cui disponibilità non consentono, per ora, di far fronte alla relativa spesa.

Il Ministro dei lavori pubblici
NICOLAZZI

(20 settembre 1985)

PISTOLESE. — *Al Ministro della difesa.* Ritenuto che dalla stampa di informazione risulterebbe l'intendimento del Ministero di trasferire la sede della Scuola militare della Nunziatella di Napoli in altra località periferica della città;

rilevato che il preannunciato trasferimento dalla sede di Pizzofalcone, legata da 200 anni ad una nobile tradizione, nel cuore della città e con la partecipazione ammirata dell'intera popolazione, è considerato pregiudizievole alla vita dei cadetti e alla efficienza stessa della Scuola militare;

considerata la netta opposizione dell'associazione nazionale *ex* allievi e della regione Campania, nonché della pubblica opinione,

l'interrogante chiede di conoscere:

se la notizia del trasferimento risulta sostanzialmente fondata;

se e quali sono le ragioni di tale eventuale delocalizzazione;

se è possibile recedere da tale iniziativa e trovare adeguate soluzioni alternative

nell'ambito della stessa località di Pizzofalcone.

(4-01956)

(12 giugno 1985)

RISPOSTA. — La sede della scuola militare della Nunziatella non è ritenuta adeguata alle esigenze di un moderno istituto di formazione, soprattutto per l'insufficienza degli spazi disponibili.

Risultati infruttuosi i tentativi esperiti per l'acquisizione dell'adiacente caserma Bixio, in uso alla polizia di Stato, si è reso necessario prevedere il parziale trasferimento dell'istituto presso la caserma Marselli. Il provvedimento, peraltro, interessa solo la parte alloggiativa e scolastica.

Le componenti di maggior contenuto storico e spirituale permarranno invece nell'attuale sede.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(20 settembre 1985)

SEGA. — *Al Ministro del tesoro.* — Premesso che, il 4 febbraio 1984, la Corte dei conti, IV sezione giurisdizionale per le pensioni di guerra, ha definitivamente accolto il ricorso avverso il decreto n. 2174744 del 3 marzo 1966 del Ministero, presentato dall'invalido di guerra Cavallaro Antonio, nato il 1° ottobre 1896, l'interrogante chiede di conoscere quali ostacoli si frappongano e quanto tempo l'interessato debba ancora attendere, a venti anni di distanza, per ricevere la pensione cui ha diritto.

(4-01735)

(13 marzo 1985)

RISPOSTA. — Con determinazione direttoriale n. 3543402 del 19 marzo 1985, al signor Antonio Cavallaro è stata concessa, in esecuzione della decisione n. 59495 emessa dalla Corte dei conti il 1° febbraio 1984, pensione di prima categoria con assegno di superinvalidità di cui alla tabella E, lettera G, a decorrere dal 1° settembre 1964, primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda di revi-

sione per aggravamento dell'infermità mentale a suo tempo indennizzata.

Il suindicato provvedimento, approvato dal comitato di liquidazione delle pensioni di guerra nell'adunanza collegiale del 18 aprile 1985, è stato trasmesso, con il relativo ruolo di iscrizione n. 2217143, alla competente direzione provinciale del tesoro di Rovigo, con elenco n. 8 del 15 giugno scorso, per la corresponsione degli assegni spettanti al signor Cavallaro.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
RAVAGLIA

(27 settembre 1985)

SIGNORELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che nel piano per la ristrutturazione e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato risulta esclusa dalla ripartizione degli stanziamenti previsti in bilancio la linea Civitavecchia-Capranica, l'interrogante intende sapere su quali presupposti e motivazioni è stata assunta una così grave decisione e se una sia pur minima indagine conoscitiva socio-economica sia stata svolta per individuare le condizioni di difficoltà che vengono create in una zona del Lazio depressa sotto ogni punto di vista ed in attesa di decollare da vari decenni.

Si esprime, inoltre, preoccupazione di vedere ulteriormente punita una popolazione operosa che non possiede un raddoppio della strada statale n. 2 che rimane bloccata al limite della provincia di Viterbo per un incredibile ristagno dei lavori di prosecuzione da Viterbo a Civitavecchia di una superstrada di cui in questi giorni si mette in forse la prosecuzione.

L'interrogante, solidale con tutte le forze politiche, sociali, sindacali ed economiche e con tutte le amministrazioni sia provinciali che comunali del territorio interessato, sollecita il Ministro per un incontro chiarificatore per risolvere in modo positivo il problema.

(4 - 02066)

(17 luglio 1985)

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

Per l'utilizzazione delle risorse finanziarie disponibili — sia di quelle precedentemente assegnate che di quelle ora autorizzate — l'azienda delle Ferrovie dello Stato ha provveduto ad una programmazione dinamica dell'utilizzo delle risorse stesse, in relazione anche ai lavori già in atto.

Non essendo realisticamente possibile avviare contemporaneamente tutte le attività per l'impiego di tale secondo rifinanziamento, gli sforzi saranno anzitutto indirizzati sugli investimenti destinati alla rete essenziale, vale a dire sulla rete che produce più del 90 per cento del traffico.

Nella ripartizione dei rifinanziamenti sono state però adeguatamente prese in considerazione anche le esigenze per gli interventi sulla restante parte della rete, che peraltro richiedono un più elevato impegno di personale, per l'accentuato frazionamento dei lavori.

Quindi, indipendentemente dalla importanza delle linee, anche se in immediata successione di tempo, su tutta la rete i provvedimenti programmati saranno sviluppati nel pieno rispetto del citato decreto ministeriale n. 1881 del 1981.

Soltanto per quanto concerne gli interventi previsti per le arterie a scarso traffico, tra le quali rientra la linea Civitavecchia-Capranica-Orte, in relazione al disposto dell'articolo 8 della citata legge n. 887 del 1984 (piano per la graduale soppressione delle linee a scarso traffico), pur prevedendo adeguati finanziamenti per il completamento di tutti i lavori previsti dal decreto ministe-

riale n. 1881 del 1981, si è ritenuto di soprassedere in via cautelativa alla adozione di qualsiasi ulteriore provvedimento.

Ciò in attesa delle proposte che saranno formulate dall'apposita commissione ministeriale di studio all'uopo nominata nel luglio del corrente anno.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(24 settembre 1985)

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

che gli utenti della linea ferroviaria Asti-Chivasso che si recano a Torino per studio e per lavoro, in seguito alla ristrutturazione degli orari attuata dalle Ferrovie dello Stato a partire dal 2 giugno, si trovano in grave disagio;

che fin dal dicembre dello scorso anno, al primo diffondersi di voci relative a notevoli modifiche di orario, veniva organizzata presso il comune di Cavagnolo una riunione di amministratori della zona e che a seguito di detta riunione veniva redatta e inviata alla competente Direzione compartimentale delle Ferrovie una richiesta di modifica al progetto orario ferroviario, sottoscritta da 12 sindaci di comuni della zona (Montiglio, Robella, Cocconato, Brozolo, Cavagnolo, Moranseco, Brusasco, Verrua Savoia, Monteu da Po, Lauriano, San Sebastiano e Casalborgone);

che in tale richiesta si riteneva inconcepibile che, dopo i lavori fatti per ammodernare le linee, costati molti miliardi di denaro pubblico, non solo non si avesse un miglioramento del servizio ma addirittura vi fosse un peggioramento, costringendo i viaggiatori ad una partenza mattutina ulteriormente anticipata e a un rientro posticipato;

che la Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato non dava alcuna risposta ai sindaci;

che all'attuazione dell'orario i timori degli amministratori trovavano conferma in

partenze anticipate rispetto all'orario precedente su treni sovraffollati e con arrivi alla sera ritardati;

che questi comportamenti delle Ferrovie dello Stato rendono più difficile la vita ai viaggiatori, studenti e lavoratori, pendolari, in contrasto con la conclamata volontà dell'Azienda di alleviare i disagi proprio a tale tipo di utenza,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi voglia attuare per consentire che a settembre, con l'entrata in vigore dell'orario invernale, vengano tenute presenti le necessità degli utenti della linea Asti-Chivasso con la predisposizione da parte delle Ferrovie dello Stato di un orario adeguato.

(4-02110)

(30 luglio 1985)

RISPOSTA. — Come è ormai noto, dal 2 giugno ultimo scorso, sulla direttrice Torino-Milano-Venezia, è stata realizzata una nuova offerta dei servizi viaggiatori che, in pratica, si estrinseca attraverso partenze ad orario cadenzato — nel solo periodo diurno — dalle località estreme e da quelle intermedie di fermata.

Questa nuova impostazione ha avuto ovviamente ripercussioni anche sul traffico viaggiatori delle linee secondarie affluenti, tra cui appunto anche la linea Chivasso-Asti. Ciononostante si assicura che nell'elaborazione dell'orario relativo a quest'ultima linea sono state tenute in debita considerazione le varie esigenze prospettate sia dagli enti locali, sia dagli utenti pendolari in particolare.

Molto spesso, però, le richieste di modifica rappresentate si sono dimostrate inconciliabili perchè tra loro contrastanti: miravano infatti a salvaguardare soltanto i propri interessi di parte.

Sono emblematiche a tale proposito le richieste riguardanti il treno 3087 — a cui indirettamente si riferisce l'interrogazione — avanzate da dodici sindaci della zona in occasione di una apposita riunione tenuta presso il comune di Cavagnolo.

In sostanza, per lo stesso treno, i sindaci prospettavano la necessità assoluta di antici-

parne l'ora di partenza da Chivasso, mentre un cospicuo numero di viaggiatori pendolari richiedeva invece la partenza ritardata dalla stessa località.

Questi ultimi, pur di riuscire nel loro intento, hanno promosso interventi favorevoli dei prefetti di Torino e di Asti, nonché del pretore di Chivasso, avendo minacciato interruzione del pubblico servizio su quella linea nel caso non fosse stata recepita la loro proposta.

Inoltre, per quanto concerne l'accento a « partenze anticipate rispetto all'orario precedente su treni sovraffollati », verosimilmente ci si riferisce ai treni 3084, che da Montiglio parte alle ore 6,27 con arrivo a Chivasso alle ore 7,05, e al treno 3081, che da Chivasso parte alle ore 6,20 e ad Asti arriva alle ore 7,40.

Ebbene, l'orario dei treni sopra citati — di cui si serve la maggior parte di lavoratori e studenti — è stato anticipato soltanto di 6 minuti per consentire agli utenti interessati di fruire delle apposite coincidenze fissate a Chivasso con il treno 12166 per Torino e ad Asti con il treno 659 per Bologna e Rimini.

Per quanto concerne, infine, la segnalazione di superaffollamento, si fa presente che, dal riscontro dei dati di utilizzazione, tale condizione non si verifica per nessun treno della linea di cui trattasi, neppure per i treni 3081 e 3084 i quali, pur essendo quelli maggiormente frequentati, raggiungono valori massimi di frequentazione non superiori al 90 per cento dei posti offerti.

Infine l'azienda delle Ferrovie dello Stato fa rilevare che, in occasione di ripetute visite di sorveglianza su tutti i treni della linea in questione, l'utenza che abitualmente li frequenta non ha manifestato lamentele di sorta nè ha proposto modifiche di orario rispetto a quello in vigore, per cui si ha ragione di ritenere che, tutto sommato, l'attuale offerta è adeguata alle esigenze della maggior parte dei viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 settembre 1985)

ULIANICH, MILANI Eliseo, FIORI. — *Al Ministro della difesa ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere:

quale sia l'attuale grado di efficienza e di operatività dell'arsenale militare di Napoli, quali siano le attività prevalenti dell'arsenale stesso e quali le prospettive per il futuro, anche sul piano occupazionale e del rinnovamento delle strutture e delle tecnologie;

se, in particolare, sia razionale l'utilizzo dell'arsenale di Napoli per l'opera di assistenza, manutenzione e riparazione di mezzi bellici in larga parte impiegati (e quindi normalmente stazionati) nelle regioni nord-orientali del paese e se, pertanto, non sia ipotizzabile una diversa utilizzazione degli impianti e della mano d'opera locale per l'allestimento, la manutenzione e le riparazioni delle attrezzature necessarie per i reparti operativi e mobili da adibire al concorso della protezione civile di cui al capitolo 4071 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, nel rispetto dei compiti d'istituto delle Forze armate indicati dalla legge 11 luglio 1978, n. 382.

(4 - 01901)

(16 maggio 1985)

RISPOSTA. — Si risponde anche per il Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.

L'arsenale militare di Napoli provvede essenzialmente a riparazioni di materiali di artiglieria di diversi calibri e alla revisione di carri armati Leopard. Esso, unitamente a quello di Piacenza, provvede attualmente alla prima di dette attività nei riguardi dei materiali in dotazione a reparti dislocati su tutto il territorio nazionale.

In merito alla seconda attività, le ipotesi di ristrutturazione dell'area tecnico-industriale della Difesa, ancora all'esame degli organi competenti della Difesa, prevedono che la struttura in parola costituisca, insieme allo stabilimento riparazioni veicoli corazzati di Nola, polo dell'attività di revisione generale dei mezzi corazzati dislocati nel Centro-Sud del territorio nazionale, as-

sorbendo anche eventuali esuberanze del Nord.

Le operazioni di revisione, già in atto, in un prossimo futuro comporteranno un impegno sempre maggiore. Conseguentemente, considerato anche che esse saturano la capacità operativa dell'arsenale, non sono state programmate nè sono allo studio riduzioni di organici.

Allo stato, comunque, non appare praticabile la soluzione auspicata dagli onorevoli interroganti per la qualificazione dell'arsenale di Napoli alla manutenzione e ripara-

zione dei mezzi utilizzati nelle operazioni di protezione civile. E ciò in relazione all'estrema varietà di tali mezzi, che richiede il ricorso a stabilimenti specializzati nei singoli settori. Eventuali concorsi dell'arsenale in argomento potranno riguardare esclusivamente riparazioni di attrezzature che presentino affinità meccaniche con le artiglierie.

Il Ministro della difesa
SPADOLINI

(20 settembre 1985)
