SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 105

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 24 al 30 giugno 1986)

INDICE

BAIARDI: Sulla ventilata soppressione del corso di laurea in medicina che l'università di Torino organizza da anni nella città di Vercelli in attesa dell'istituzione di nuove sedi universitarie (2004) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) *Pag.* 2075

CASSOLA: Sulle conclusioni dei procedimenti avviati a carico dell'ENIT in relazione all'acquisto a Londra di un immobile da adibire a sede della delegazione dell'ente stesso (2735) (risp. FARAGUTI, *sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*) 2076

GARIBALDI: Sulla causa intentata dall'ENIT nel 1982 ad una società immobiliare londinese al fine di non formalizzare il contratto di affitto di uno stabile per la sede dell'ente a Londra (2679) (risp. FARAGUTI, *sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*) 2076

GIANOTTI: Per l'adeguamento della quota di valuta esterna attribuita ad ogni agente in servizio presso il transito internazionale di Modane (Francia) e per il riconoscimento a tutto il personale statale, occupato in zone disagiate, di una maggiore anzianità (1580) (risp. GORIA, *ministro del tesoro*) 2078

PANIGAZZI ed altri: Per un intervento volto a risolvere il problema del precariato scolastico, con particolare riferimento al personale supplente (2783) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2079

PETRARA, DI CORATO: Per un intervento volto a garantire il mantenimento del posto di lavoro ai dipendenti della Civilavia nell'ambito del passaggio della gestione degli aeroporti pugliesi alla SEAP (2418) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 2080

PINGITORE: Per la definizione della pratica di pensione in favore di Cosimo Caccavari, residente a Cortale (Catanzaro) (2580) (risp. FARAGUTI, *sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*) 2081

RIGGIO: Per un intervento volto ad evitare la soppressione della linea ferroviaria Valsavoia-Caltagirone (Catania)-Gela (Caltanissetta) (2502) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2085

Per la sollecita soluzione della vertenza del personale degli uffici provinciali della motorizzazione civile (2517) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2082

SIGNORELLI: Per un intervento volto ad evitare la soppressione della linea ferroviaria Viterbo-Attigliano (Terni) (2343) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2083

VITALE, CROCETTA: Sulla inopportunità della soppressione della linea ferroviaria Valsavoia-Caltagirone (Catania)-Gela (Caltanissetta) (2394) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2085

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

BAIARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se sia a conoscenza degli intendimenti della università e della facoltà di medicina di Torino di interrompere, a partire dal prossimo anno accademico, l'effettuazione dei corsi di medicina che da 15 anni si svolgono a Vercelli.

Considerato altresì:

che gli enti locali della provincia di Vercelli, nel corso di questi anni, con sacrifici, hanno dato una risposta positiva alle esigenze di sovraffollamento dell'università di Torino;

che il comune di Vercelli ha predisposto gli strumenti urbanistici in vista della attuazione (peraltro ancora rinviata) della istituzione delle nuove sedi universitarie previste dalla legge n. 590 del 1982 e che la regione Piemonte e gli enti locali delle province di Alessandria, Novara, Vercelli hanno presentato il programma di fattibilità richiesto dal Ministero della pubblica istruzione;

che l'università e la facoltà di medicina di Torino, in attesa del nuovo insediamento universitario, da anni, per legittimare completamente l'effettuazione dei corsi, chiedono la stipula di una convenzione tra l'USL di Vercelli e l'università di Torino;

che la soppressione dei corsi di medicina a Vercelli, nella attuale situazione, rappresenterebbe un elemento negativo che si ripercuoterebbe non soltanto sugli studenti delle varie province che li frequentano, ma su tutto il processo di istituzione delle nuove sedi universitarie,

l'interrogante chiede inoltre di conoscere se il Ministro non ritenga di intervenire presso l'università e la facoltà di medicina di Torino affinchè, in attesa dell'attuazione della legge n. 590 del 1982, non venga sospesa l'effettuazione dei corsi di medicina a Vercelli, ponendo in essere tutte le misure atte a normalizzare e regolarizzare la loro continuazione.

(4-02004)

(10 luglio 1985)

RISPOSTA. — Dagli elementi acquisiti risulta che il consiglio regionale del Piemonte, nel deliberare l'ubicazione della nuova sede universitaria nel Piemonte orientale, ebbe ad indicare Novara come sede dei corsi della facoltà di medicina e chirurgia e Vercelli come sede del rettorato.

A seguito di tale decisione, il consiglio di facoltà di medicina e chirurgia dell'università di Torino ha ritenuto che non fosse più opportuno continuare a mantenere attivi i corsi pareggiati di Vercelli, che hanno funzionato nell'anno accademico 1984-85.

Risulta peraltro che i docenti titolari dei corsi hanno sempre considerato non privo di difficoltà lo svolgimento dei corsi medesimi a causa della scarsa assistenza ricevuta, ad ogni livello, da parte del locale ospedale S. Andrea.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(18 giugno 1986)

GARIBALDI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere:

se risponde al vero che l'ENIT abbia intentato causa nel 1982 a una società immobiliare londinese al fine di non formalizzare un contratto di affitto di uno stabile per la sede dell'ente in Londra (vedi «il Giornale» del 3 marzo 1985);

se tale causa sia stata perduta con un onere per l'ENIT di oltre un miliardo per spese legali e, nell'affermativa, in base a quali elementi di fatto e di diritto siasi dato avvio al giudizio;

cosa si intendeva fare, vista la tanto frettolosa quanto incauta presa di posizione giurisdizionale, per garantire l'ente da probabili altre perniciose approssimazioni amministrative.

(4-02679)

(4 marzo 1986)

CASSOLA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato, nel quadro di una positiva evoluzione dell'attività e dell'immagine dell'ENIT in questi ultimi anni, l'iniziativa del suo presidente diretta a fare chiarezza su un caso così delicato e complesso come l'acquisto della sede di Londra;

per sapere se è vero che le procedure dirette al cambiamento della sede siano state avviate nel periodo precedente alla nomina degli attuali organi di amministrazione con atti significativi quale il rilascio di una procedura generale al delegato e che non siano state interrotte nemmeno nel periodo di *prorogatio*;

per comprendere il motivo che ha indotto due corrispondenti da Londra ad interventi che, attingendo ad atti non ancora definitivi e non ancora pubblici, non sembrano esprimere particolare riguardo verso la magistratura penale italiana e la magistratura civile inglese che ancora debbono esprimersi definitivamente sulla vicenda;

per sapere infine se non condivida l'opinione che sia più corretto e ragionevole attendere la conclusione dei vari procedimenti avviati — penale, civile, disciplinare e di responsabilità amministrativa — con serenità, pazienza e doverosa obiettività.

(4-02735)

(18 marzo 1986)

RISPOSTA. (*) — Si comunica che nel mese di marzo dell'anno 1982 l'allora delegato ENIT di Londra firmò con la società inglese Janred un contratto di affitto (*short-lease*) venticinquennale per un immobile sito in Princes Street nel quale trasferire la sede degli uffici della delegazione ENIT.

Ai primi giorni di luglio dello stesso anno, utilizzando un'opzione contenuta nel contratto di *short-lease*, lo stesso delegato firmò con la medesima società un contratto di affitto a lungo termine *long-lease* per lo stesso immobile per un periodo di 75 anni e per un prezzo di 1.500.000 lire sterline.

Il contratto di *long-lease* fu firmato dal delegato in assenza di deliberazione da parte degli organi di amministrazione dell'ente, nonchè in relazione ad una delega operativa che gli era stata rilasciata in precedenza e

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

che era da intendere come priva di effetto dal momento che era successivamente intervenuta la nomina di un nuovo presidente dell'ENIT.

In seguito sorsero dei dubbi sulla congruità del prezzo previsto e furono effettuate stime sull'immobile da parte di specializzati studi inglesi e anche da parte di tecnici dell'UTE, che accertarono il valore del *long-lease* nella somma di circa 1.115.000 lire sterline, a fronte delle 1.500.000 previste nel contratto.

L'ENIT quindi ricusò di dare esecuzione al contratto di *long-lease* e la società Janred decise di ricorrere al giudice per ottenere dall'ENIT l'osservanza del contratto sottoscritto dal delegato e il risarcimento dei danni.

Allo stato la magistratura inglese ha emesso una sentenza nei seguenti termini:

il contratto firmato dal delegato ENIT di Londra è da considerarsi affetto da nullità relativa perchè, in ogni caso, l'ENIT non aveva il potere di stipularlo senza la preventiva approvazione ministeriale;

tuttavia, non avendo l'ENIT tempestivamente informato la controparte della propria intenzione di non onorare il contratto stesso, è da ritenersi che la società Janred abbia sofferto i danni;

l'ENIT è stato dunque condannato al pagamento dei danni valutati nell'importo di 200.000 lire sterline, pari alla differenza fra il prezzo di vendita previsto nel contratto con l'ENIT e il prezzo di vendita al compratore definitivo, dal momento che, nelle more del giudizio, la società Janred ha, a sua volta, ceduto a terzi il contratto di *long-lease*. È stato inoltre condannato a pagare gli interessi e le spese legali sostenute da Janred e non ancora precisamente quantificate.

In ordine all'ammontare delle spese legali sostenute dall'ENIT per il giudizio si precisa quanto segue:

dal bilancio consuntivo del 1984 si rileva l'erogazione della somma di 101.476.700 lire italiane per compensi allo studio Colombotti, che ha assunto la difesa dell'ENIT per la vicenda in questione;

nello stesso esercizio 1984 è stata impegnata la somma di 33.155.185 lire italiane per compensi allo stesso studio legale;

in data 27 settembre 1985 è stata inoltre deliberata la ulteriore spesa di 150 milioni di lire italiane per la difesa da parte degli avvocati inglesi che affiancano l'avvocato Colombotti.

In ogni caso la quantificazione delle spese, al momento, non può essere ancora precisata perchè i legali della Janred devono tuttora indicare le loro spese e i loro onorari.

Va tenuto presente che l'avvocatura generale dello Stato, investita della questione, ha espresso l'avviso che deve essere interposto appello contro la sentenza della corte inglese, avendo ravvisato sufficienti motivi per sperare in una definitiva vittoria in giudizio, evento questo che solleverebbe l'ENIT dai riferiti oneri.

Va altresì evidenziato che in relazione a tutta la vicenda di cui trattasi l'ENIT ha a suo tempo inviato una denuncia alla procura della Repubblica, mentre il collegio dei revisori dei conti dell'ente e questo Ministero hanno interessato la procura generale della Corte dei conti, la quale ha richiesto a questa amministrazione di provvedere alla formale costituzione di mora di tutti coloro per i quali si possano ravvisare responsabilità per il danno erariale conseguente ai fatti di cui trattasi.

Si precisa comunque che, alla luce del parere dell'avvocatura generale dello Stato, occorrerà attendere la conclusione del giudizio di appello presso la magistratura inglese, nonchè la conclusione del procedimento avviato presso la magistratura italiana, per definire completamente i profili finanziari, amministrativi ed eventualmente penali della vicenda.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo
FARAGUTI

(13 giugno 1986)

GIANOTTI. — *Al Ministro del tesoro.* — In considerazione del fatto che lo Stato si avvale di 500 agenti (per le ferrovie dello Stato, le poste e telecomunicazioni, la dogana, la finanza, il servizio veterinario eccetera) per il funzionamento del transito internazionale di Modane, agenti che risiedono con le loro famiglie in territorio francese;

tenuto conto che la legge n. 966 del 20 dicembre 1977 prevede il conferimento a tali agenti di una quota di valuta estera per far fronte ai maggiori oneri derivanti dal risiedere all'estero e che tale quota non ha seguìto il tasso di inflazione con la conseguenza di una perdita del potere di acquisto;

tenuto conto, altresì, del disagio che provoca il servizio prestato all'estero,

l'interrogante chiede di sapere se non ritenga necessario:

1) modificare la legge sopra richiamata in modo tale da adeguare all'inflazione la quota di valuta estera attribuita ad ogni agente, che recuperi il potere d'acquisto eroso e consenta nel futuro un automatico adeguamento;

2) inserire nella stessa legge il riconoscimento di maggior anzianità per i periodi di servizio prestato in zone disagiate, di cui beneficiano già gli agenti della dogana con la legge n. 302 del 13 luglio 1984.

L'interrogante chiede inoltre che gli venga comunicato, per quanto si riferisce al personale di loro spettanza, il punto di vista dei Ministri dei trasporti, delle finanze, delle poste e delle telecomunicazioni e della sanità.

Sollecita infine l'accoglimento della richiesta di un incontro avanzata da tempo da CGIL, CISL e UIL con il Ministero.

(4-01580)

(30 gennaio 1985)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto con la quale la signoria vostra onorevole, nel far presente il disagio che circa 500 agenti di varie amministrazioni in servizio in territorio estero di confine con la Francia avvertirebbero a causa della inadeguatezza dell'assegno — previsto dalla legge 20 dicembre 1977, n. 966 — all'andamento del costo della vita a Modane, chiede di conoscere quali iniziative si intenda adottare.

Al riguardo si informa che il trattamento di confine previsto dalla citata legge n. 966 del 1977 ha subìto in questi ultimi anni un adeguamento automatico, in quanto il relativo assegno di base, commisurato a parametri stipendiali, è stato periodicamente incrementato in relazione alle varia-

zioni del costo della vita del paese sede di servizio che abbiano comportato, all'inizio di ciascun anno, uno scarto in misura non inferiore al 10 per cento.

In proposito si comunica che attualmente è in corso di registrazione presso la Corte dei conti il decreto ministeriale con il quale viene adeguato, fino al 31 dicembre 1985, l'assegno di base di cui trattasi.

Va tuttavia precisato che, a seguito dell'entrata in vigore della normativa istitutiva dei livelli o categorie funzionali, nonchè dei profili professionali (questi ultimi per il solo personale delle aziende autonome), sono sorti ostacoli alla completa attuazione della richiamata legge n. 966 del 1977, in quanto i relativi provvedimenti legislativi, nello stabilire il nuovo assetto retributivo su base funzionale, nulla hanno previsto in ordine alla disciplina dell'assegno in parola, che è rimasto ancora commisurato e quindi bloccato alle posizioni parametrali riconosciute alla data di entrata in vigore del riassetto.

Si fa comunque presente che, al fine di ovviare alla situazione del personale in parola, è stato predisposto, d'intesa con le altre amministrazioni interessate, uno schema di disegno di legge diretto ad adeguare, a decorrere dal 1° gennaio 1986, il regime dell'assegno di confine in rapporto ai nuovi livelli, categorie e profili professionali, che sarà iscritto all'ordine del giorno in una delle prossime sedute del Consiglio dei ministri.

Il Ministro del tesoro
GORIA

(24 giugno 1986)

PANIGAZZI, ORCIARI, SPANO Ottavio. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che le leggi n. 270 del 20 maggio 1982 e n. 326 del 16 luglio 1984 non hanno risolto il problema del precariato della scuola, ma al contrario hanno creato nell'ambito del personale supplente notevoli tensioni ed evidenti discriminazioni;

che gli operatori precari di tutte le amministrazioni dello Stato hanno trovato collocazione nei rispettivi organici tranne i supplenti delle scuole i quali, pur essendo provvisti di abilitazione e idoneità all'insegnamento, si trovano senza prospettive occupazionali,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga opportuno concedere una sanatoria istituendo in ogni provincia graduatorie ad esaurimento, nelle quali siano collocati i supplenti di vari ordini scolastici in possesso di idoneità, di abilitazione e di iscrizione nelle graduatorie di merito.

(4-02783)

(26 marzo 1986)

RISPOSTA. — Si ritiene opportuno premettere che le leggi n. 270 del 1982 e n. 326 del 1984 hanno inteso sanare, com'è noto, quelle situazioni di precarietà che si erano determinate e consolidate, nel settore del personale scolastico, a seguito del mancato o ritardato espletamento delle consuete procedure concorsuali.

Per quanto concerne in particolare la situazione dei docenti supplenti, l'articolo 3 della citata legge n. 326 ne ha previsto il collocamento in ruolo, a condizione che le relative nomine, di durata annuale, fossero state conferite dal provveditore agli studi nell'anno scolastico 1981-82.

Per quanto si riferisce invece alle supplenze conferite dai capi di istituto, la mancata previsione di un analogo trattamento è da attribuire sostanzialmente al fatto che tali supplenze sono legate, nella maggior parte dei casi, a fattori del tutto contingenti e casuali, come la rinuncia o la decadenza, dopo il 31 dicembre, del personale già nominato dai provveditori agli studi.

Di conseguenza, al di fuori dei casi espressamente contemplati dalla vigente normativa, nessuna iniziativa si rende possibile adottare, in via amministrativa, per l'istituzione di graduatorie provinciali ad esaurimento finalizzate alla sistemazione del personale supplente, tenuto anche conto che la stessa legge n. 270 del 1982, nel predisporre misure dirette all'inquadramento in ruolo del personale precario in possesso di determinati requisiti, ha specificamente riproposto, quale regola di accesso ai ruoli, le prescritte procedure concorsuali che, negli ultimi tempi, sono state peraltro indette con regolare cadenza.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(18 giugno 1986)

PETRARA, DI CORATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che, con il passaggio della struttura aeroportuale dalla Civilavia alla SEAP, la società regionale che gestirà gli aeroporti pugliesi, è stata messa in pericolo la conservazione del posto di lavoro di 22 dipendenti della Civilavia, alcuni dei quali sono stati già licenziati;

che gli impegni assunti dalla società SEAP, volti a mantenere in servizio i lavoratori, data la continuità dell'attività di manutenzione e la possibilità di dare corso al progetto di potenziare e migliorare i servizi per un trasporto più efficiente, sono caduti a causa di contrasti di interessi insorti tra la AAAVTAG, società che raggruppa i controlli di volo, interessata alla gestione della centrale tecnologica — il cuore dell'aeroporto — e la SEAP;

che, essendo sfumata l'ipotesi di gestione della centrale tecnologica da parte della SEAP, in pratica i 22 lavoratori vengono a trovarsi virtualmente in disoccupazione, anche in considerazione del fatto che la AAAVTAG ha assunto nuovi dipendenti per la manutenzione della centrale tecnologica;

che, in conseguenza, è stato proclamato da parte dei lavoratori lo stato di agitazione e quindi è stata ventilata la minaccia di bloccare l'aeroporto qualora «giustizia non sia fatta»;

che tale situazione potrà determinare gravi inconvenienti al traffico aereo e notevoli disagi ai passeggeri, se non sarà trovata una ragionevole soluzione, tendente comunque a salvaguardare i livelli occupazionali,

gli interroganti chiedono di sapere:

se è a conoscenza dello stato di incertezza e di confusione determina-

tosi negli affidamenti degli appalti, dove appaiono prevalenti gli interessi delle ditte su quelli dei lavoratori e del servizio pubblico;

quali iniziative intende prendere per garantire il mantenimento del posto di lavoro ai 22 dipendenti minacciati di licenziamento;

quali interventi intende attivare per una maggiore trasparenza negli appalti e per il rispetto delle norme sul collocamento;

quali misure urgenti intende adottare per evitare la paralisi del servizio aereo in un aeroporto vitale per la economia pugliese.

(4-02418)

(6 dicembre 1985)

RISPOSTA. — La gestione e la manutenzione dei sistemi luminosi di aiuto visivo e delle cabine elettriche di alimentazione e riserva dell'aeroporto di Bari Palese, di competenza dell'azienda autonoma di assistenza al volo, sono state dall'azienda stessa affidate alla ditta CEI (Costruzioni elettromeccaniche industriali). Il contratto di appalto è stato stipulato a seguito di apposita gara, nell'osservanza delle norme del regolamento amministrativo e contabile dell'AAAVTAG.

La direzione generale dell'aviazione civile è peraltro intervenuta positivamente affinchè la ditta CEI assumesse anche le unità di personale dipendenti dalla ditta IMET (Impresa manutenzione elettrica termoventilazione) e non già da Civilavia precedentemente impiegate nel servizio.

In tal modo è stato ugualmente possibile assicurare il mantenimento dei preesistenti livelli occupazionali.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(23 giugno 1986)

PINGITORE. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del turismo e dello spettacolo e del tesoro.* — Premesso:

che il signor Cosimo Caccavari, nato il 12 ottobre 1930 a Cortale ed ivi residente, già archivista dattilografo presso l'ACI, ha cessato di lavorare per dimissioni l'11 ottobre 1985;

che fino ad oggi al signor Caccavari non è stato assegnato alcun assegno di quiescenza nè provvisorio nè definitivo,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti intendono prendere perchè dall'INPS venga liquidato al più presto l'assegno di quiescenza al signor Cosimo Caccavari da Cortale;

se non ritengono di dover disporre, in attesa della definitiva liquidazione, che l'ente di provenienza assegni un acconto mensile all'ex dipendente Caccavari nella misura del 60 per cento dell'ultimo stipendio in attesa della liquidazione definitiva.

(4-02580)

(6 febbraio 1986)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministero del lavoro all'interrogazione indicata in oggetto con cui la signoria vostra onorevole chiede notizie circa l'attribuzione del trattamento di quiescenza al signor Cosimo Caccavari.

Al riguardo il Ministro del tesoro ha reso noto di non avere elementi di valutazione da fornire, mentre il Ministero del lavoro ha informato che per la liquidazione della indennità di fine rapporto è competente l'ACI, presso il quale trovasi pendente la relativa richiesta.

Presso la sede zonale INPS di Lamezia Terme esiste peraltro domanda di pensione di vecchiaia del signor Caccavari in regolare istruttoria. In ordine a tale domanda, i requisiti contributivi sono stati perfezionati solo di recente da parte dell'interessato con un versamento di lire 398.775 del 6 febbraio 1986.

L'Automobile Club d'Italia ha invece reso noto che la normativa vigente in materia previdenziale prevede la concessione, a domanda, di una prestazione, sotto forma di pensione a ratei mensili, ad iscritti all'assicurazione generale obbligatoria gestita dall'INPS che abbiano determinati requisiti.

Qualora il nominato in oggetto, in possesso dei requisiti richiesti, abbia inoltrato all'INPS la relativa istanza, potrà richiedere all'istituto stesso la erogazione di un congruo acconto.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo
FARAGUTI

(13 giugno 1986)

RIGGIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere come intenda risolvere il problema della paralisi degli uffici della motorizzazione civile, che tanti disagi sta arrecando ai cittadini, e in che modo intenda rispondere alle giuste richieste del personale stesso, che chiede un trattamento economico dignitoso e pari alle condizioni di lavoro.

Un intervento del Governo appare utile, necessario e urgente per dare una risposta adeguata non solo alle legittime richieste economiche del personale, ma anche ai tanti cittadini che sono costretti a subire le negative conseguenze di una vertenza che non si riesce a chiudere positivamente.

(4-02517)

(22 gennaio 1986)

RISPOSTA. — Nell'assicurare che l'amministrazione segue con cura i problemi che investono il settore della motorizzazione civile, si fa presente che, mediante il disegno di legge, già approvato da un ramo del Parlamento, concernente misure urgenti e straordinarie per i servizi della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, si è inteso interpretare e definire le principali aspirazioni del personale in materia di qualificazione professionale e di incentivi, che sono all'origine delle segnalate agitazioni del personale.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(23 giugno 1986)

SIGNORELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Alla luce delle manifestazioni di protesta inscenate dai pendolari che quotidianamente si servono della linea ferroviaria Viterbo-Attigliano e che in numero elevato hanno occupato la stazione Viterbo-Porta Fiorentina a dimostrazione del fatto che sono molti i viaggiatori che giornalmente percorrono tale tratta per esigenze di lavoro;

sulla base dell'ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio comunale di Viterbo, riunito in seduta straordinaria il 29 ottobre 1985, con il quale è stata respinta la scelta effettuata dal Ministero dei trasporti in merito al taglio di detta linea per via della funzione insostituibile di collegamento che detta rete ferroviaria esplica tra le grandi linee di comunicazione nazionali e il territorio dell'alto Lazio, per esigenze di crescita della vocazione turistica del Viterbese, per i numerosi insediamenti militari *in loco*, per la presenza dell'università di Stato, per le spese ingenti sostenute recentemente dalle ferrovie dello Stato, per l'ammodernamento e l'automazione dei controlli sulla tratta ferroviaria in questione;

sulla base della presa di posizione del consiglio regionale del Lazio, che con l'approvazione di un ordine del giorno si è anch'esso espresso in favore di una revisione della determinazione di sospensione della tratta in oggetto,

l'interrogante chiede se non intenda rivedere la classificazione in origine operata ed evitare la sospensione della Viterbo-Attigliano, lasciando aperta pertanto anche alla città di Viterbo un'ulteriore porta sullo sviluppo economico, da tutti sempre auspicato, ma che in realtà pochi all'atto pratico hanno sostenuto.

(4-02343)

(20 novembre 1985)

RISPOSTA. — L'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, prevede la predisposizione da parte del Ministro dei trasporti di un piano di graduale soppressione delle linee a scarso traffico, il cui esercizio non abbia funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale.

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la rideterminazione, sempre da parte del Ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.

Con decreto del Ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia e approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191/69, fa

riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato, definite «rete commerciale» ed aventi un'estesa di chilometri 8.323;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.217;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi.

L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali;

3) linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

Per tali linee, assommanti al momento a chilometri 857,4, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per un'estesa di chilometri 55,4.

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2, nonchè per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, si è deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-87) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, in particolare, la linea Viterbo-Attigliano, si fa presente che essa è compresa fra le linee di cui al suddetto punto 3, seconda fase.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(23 giugno 1986)

VITALE, CROCETTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che, nel corso dell'audizione, disposta dalla Commissione trasporti della Camera, del 27 novembre, il Ministro dei trasporti ha riconfermato la volontà di andare alla soppressione delle linee a scarso traffico di interesse locale;

che nella seconda fase del piano di riclassificazione funzionale è compresa la tratta 185 Valsavoia-Caltagirone-Gela di chilometri 111,8;

tenuto conto:

che la Valsavoia-Caltagirone-Gela è l'unica linea di collegamento tra Catania, Caltagirone e Gela;

che la Caltagirone-Gela è entrata in funzione da pochi anni, dopo più di 25 anni dall'inizio dei lavori;

che la stessa ha determinato un impegno finanziario notevole da parte dello Stato, che adesso sarebbe delittuoso disperdere;

che perderebbe la sua funzione se venisse ad essere soppressa la Valsavoia-Caltagirone ai fini del collegamento di Gela con Catania;

che in ogni caso il problema che si pone semmai è quello del potenziamento, non già della soppressione della Caltagirone-Valsavoia anche in considerazione del fatto che recentemente il FIO ha assegnato 20 miliardi per la ultimazione delle strutture dell'area di sviluppo industriale di Caltagirone che resterebbe tagliata fuori, per ciò che attiene i collegamenti ferroviari, se tale scelta venisse attuata,

gli interroganti chiedono di conoscere se non ritiene opportuno rivedere tale scelta.

(4-02394)

(29 novembre 1985)

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

che i comuni di Caltagirone, Gela, Grammichele, Licodia, Massarone, Militello in Val di Catania, Mineo, Niscemi, Palagonia, San Cono, San Michele di Ganzaria, Scordia e Vizzini in Sicilia hanno espresso viva preoccupazione per la preannunciata volontà di procedere alla soppressione della linea ferrata Valsavoia-Caltagirone-Gela;

che la soppressione di detta linea compromette seriamente lo sviluppo socioeconomico di una laboriosa zona della Sicilia con grave pregiudizio per le popolazioni interessate,

l'interrogante chiede di conoscere quali sono stati i motivi ispiratori della proposta soppressione e se prima di procedere non ritenga di dovere consultare gli amministratori degli enti locali e in particolare non ritenga di sospendere ogni iniziativa fino a quando la regione siciliana non avrà approvato il piano regionale dei trasporti.

(4-02502)

(15 gennaio 1986)

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

L'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato, prevede inoltre la rideterminazione, sempre da parte del Ministro dei trasporti, degli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi dei regolamenti CEE, debbono essere mantenuti nei confronti dell'ente.

Obiettivo è quello di pervenire ad una riduzione degli obblighi imposti all'Ente ferrovie dello Stato, i cui oneri gravano sul bilancio statale, quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale.

Con decreto del Ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia e approfondita verifica, che ha coinvolto le forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato:

1) rete ferroviaria d'interesse generale, che comprende:

a) le linee al cui esercizio, in base al regolamento CEE n. 1191/69, fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente ferrovie dello Stato, definite «rete commerciale» ed aventi un'estesa di chilometri 8.323;

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.217;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi.

L'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali;

3) linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'Ente ferrovie dello Stato.

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

Per tali linee, assommanti al momento a chilometri 857,4, è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

la prima, attuata a partire dal 1° gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, da attuare a partire dal 1° giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

la terza, da attuare una volta completati i potenziamenti previsti per linee parallele, comprendente linee per un'estesa di chilometri 55,4.

La linea Lentini diramazione (ex Valsavoia)-Caltagirone-Gela di chilometri 111,8 è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2).

Per pervenire — attraverso specifici studi ed una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti con la collaborazione delle ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2, nonchè per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1° giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

Per le linee da riorganizzare a partire dal 1° giugno 1986, sono in corso studi per verificare l'esistenza di condizioni capaci di riportare le stesse tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, si è deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-87) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1° giugno 1986.

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(23 giugno 1986)