SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 110

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 30 luglio all'8 settembre 1986)

INDICE

BAIARDI: Per il ripristino del treno diretto Biella-Vercelli-Genova, almeno durante la stagione estiva (3112) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 2171

BOGGIO: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione del treno Biella-Vercelli-Genova (2894) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2172

DE TOFFOL: Per il riconoscimento alla provincia di Belluno dello stato di calamità naturale in base alla legge n. 590 del 1981 (2188) (risp. PANDOLFI, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 2173

FLAMIGNI: Sulle macchine blindate acquistate per ciascuno degli anni dal 1975 al 1985 dai Ministeri dell'interno, della giustizia, della difesa e delle finanze, sulle spese sostenute e sull'attuale dotazione (2583) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 2174

FLAMIGNI, GHERBEZ: Sui motivi in base ai quali per i marescialli di seconda classe, già del ruolo separato e limitato del corpo delle guardie di pubblica sicurezza, inquadrati come soprintendenti principali non sono state attuate le procedure di avanzamento previste per i marescialli di prima classe (2913) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 2176

FOSCHI: Sui programmi riservati all'officina grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato di Rimini (Forlì), anche in riferimento all'assegnazione all'industria privata di due locomotive diesel (3050) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2176

FRANZA: Per un intervento volto ad evitare l'imposizione, da parte delle autorità comunali, dell'esclusiva del trasporto funebre a mezzo di ditte municipalizzate (2542) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 2178

GIURA LONGO, CALICE: Per l'adozione di provvedimenti volti a stroncare la criminalità in provincia di Matera e in particolare nel Metapontino (2520) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) *Pag.* 2180

GOZZINI, ENRIQUES AGNOLETTI: Per la revisione dell'orario assegnato per il periodo estivo ai treni regionali 918 e 919 che collegano Firenze con Roma (3105) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2181

GRECO: Per l'adozione di provvedimenti volti ad accertare la veridicità di quanto denunciato dal notiziario ANPAC circa lo stato di precarietà in cui verserebbe l'aeroporto di Lampedusa (Agrigento) e sulle iniziative che si intende assumere per dotare il suddetto aeroporto delle strutture essenziali per la sicurezza (986) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2182

MARINUCCI MARIANI: Per la sollecita sospensione dei lavori di deviazione del corso del fiume Sagittario e di costruzione di un nuovo letto artificiale da parte del consorzio di bonifica del canale di Corfinio e di Pratola Peligna (L'Aquila) (2460) (risp. GULLOTTI, *ministro per i beni culturali e ambientali*) 2183

MURATORE: Sul concorso per segretario comunale bandito recentemente e sulla sperequazione esistente tra segretari di ruolo e non di ruolo (2827) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 2186

PALUMBO: Sui motivi che ostano alla realizzazione dell'interpista già progettata per collegare il pontile d'attracco degli aliscafi provenienti da Messina e l'aeroporto di Reggio Calabria e, più in generale, sull'opportunità di migliorare i servizi di collegamento tra il porto di Messina e lo scalo aeroportuale (2722) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2187

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

PANIGAZZI: Sulle ragioni del ritardo nella corresponsione alla provincia di Pavia del contributo ordinario per la finanza locale previsto a carico del Ministero dell'interno dall'articolo 4 del decreto-legge 18 febbraio 1986, n. 47 (2726) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) *Pag.* 2189

POLLASTRELLI ed altri: Per la realizzazione dello svincolo di Sipicciano al fine di collegare la tratta ferroviaria Viterbo-Attigliano alla direttissima Roma-Firenze (2901) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2190

Per un intervento volto a semplificare le procedure richieste ai fini delle agevolazioni fiscali per gli abitanti delle zone dell'area flegrea colpite da bradisismo (2947) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) 2191

Sull'opportunità di parificare il trattamento tributario degli amministratori comunali e provinciali (2986) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) 2194

RIGGIO: Per un intervento volto a porre fine ai ritardi registrati nella liquidazione delle pensioni del personale delle varie amministrazioni statali (2626) (risp. GORIA, *ministro del tesoro*) *Pag.* 2195

Per l'adozione di provvedimenti volti a garantire un corretto e ordinato funzionamento dell'ufficio di collocamento di Palermo (2716) (risp. SCALFARO, *ministro dell'interno*) 2196

SALVATO: Per un intervento volto ad evitare la prevista abolizione di alcuni treni sulla linea Napoli-Castellammare di Stabia-Gragnano (Napoli) (2955) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2197

VECCHI, DE TOFFOL: Sulla crisi gestionale e finanziaria del consorzio agrario di Ferrara e per un intervento volto a favorire la riforma della Federconsorzi (2551) (risp. PANDOLFI, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 2198

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

che a partire dal 1° giugno è stato soppresso il diretto Biella-Vercelli-Genova, proprio nel pieno della stagione estiva quando (come è stato rilevato domenica 18 maggio) il numero dei posti non è stato sufficiente ad ospitare tutti i passeggeri, per cui oltre 70 persone hanno dovuto viaggiare in piedi;

che la motivazione per cui il treno è stato soppresso («interessa una clientela numericamente esigua») alla prova dei fatti si è dimostrata inconsistente, tant'è che alcune aziende private hanno istituito servizi di pullman per far fronte alla soppressione e all'aumentata richiesta che si verifica soprattutto in questo periodo,

l'interrogante chiede di sapere se alla luce dei fatti non ritenga di riconsiderare la decisione adottata e di ripristinare, almeno per la stagione estiva, il diretto in questione, dando una risposta positiva ad analoga richiesta avanzata dalle forze politiche, sociali e istituzionali locali.

(4-03112)

(2 luglio 1986)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che in riferimento ai treni 128/129, Biella (partenza ore 5,58)-Santhià-Vercelli-Alessandria-Genova (arrivo ore 9,28), e 130/131, Genova (partenza ore 20)-Alessandria-Vercelli-Santhià-Biella (arrivo ore 23,10), previsti fino allo scorso 31 maggio 1986, il treno 130/131 presentava dati di utilizzazione del tutto insufficienti su gran parte del percorso e in particolare da Santhià a Biella.

Al riguardo si fa presente che i valori medi di periodi campione dei mesi di giugno, luglio, settembre e novembre 1985 e febbraio e marzo 1986 sono nell'ordine i seguenti rispettivamente nella prima e nella seconda classe: posti occupati, 2, 25; 2, 29; 2, 27; 1, 25; 1, 22; 2, 42; posti offerti, 12, 177; 12, 177; 12, 144; 12, 144; 12, 144; 12, 144.

Dal 1° giugno 1986 il treno 130/131 è stato perciò soppresso. Per mantenere comunque la coincidenza a Santhià con il treno 2117 da Torino è stata istituita, dal 1° giugno 1986, l'autocorsa n. 131 con partenza da Santhià alle ore 22,42 e arrivo a Biella alle ore 23,15.

Il treno 128/129 risultava significativamente utilizzato solo su alcuni tratti intermedi, oltre che tra Biella e Santhià, ove era classificato locale essendo a servizio dell'utenza pendolare. Di conseguenza, dal 1° giugno 1986, il treno 128/129 è stato mantenuto come treno locale solo tra Biella e Santhià (3380) e tra Casale Monferrato e Alessandria (12273).

Per quanto riguarda i collegamenti di estremità, l'Ente ferrovie dello Stato è orientato ad effettuare relazioni dirette esclusivamente fra i centri che garantiscono una domanda apprezzabile. In tale ottica non risultava giustificata la relazione diretta Biella-Genova perchè interessava una

clientela numericamente esigua, mentre vengono mantenute relazioni giornaliere Novara-Genova, sia d'estate (treni 1405 e 1404) che d'inverno (treni 1839 e 1838).

I provvedimenti adottati, per quanto sopra esposto, non risultano quindi lesivi di esigenze significative e contribuiscono a ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili. L'Ente ferrovie dello Stato ha precisato inoltre che l'affollamento citato dall'onorevole interrogante si riferisce al treno Genova-Biella 130/131 del 18 maggio 1986.

Si riporta di seguito il numero dei viaggiatori rilevati rispettivamente nella prima e nella seconda classe con indicazione della località di partenza: Alessandria, 14, 183; Valenza, 13, 176; Casale Monferrato, 9, 106; Vercelli, 2, 39; Santhià, 0, 33.

Anche in questo caso, peraltro del tutto eccezionale, i dati rilevati evidenziano che non esiste una significativa corrente di traffico d'estremità da Genova a Biella.

Il Ministro dei traporti
SIGNORILE

(20 agosto 1986)

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

se è vero quanto pubblicato dai giornali relativamente alla soppressione, a partire dal 1° giugno, del treno Biella-Vercelli-Genova;

se, in caso affermativo, non intenda adottare provvedimenti urgenti al fine di evitare tale gravissima decisione che renderebbe assai difficoltose le comunicazioni tra Biella, Vercelli e Genova, anzichè potenziarle.

(4-02894)

(29 aprile 1986)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha preliminarmente ritenuto opportuno chiarire che l'interrogazione si riferisce al treno 128/129, Biella-Santhià-Vercelli-Alessandria-Genova, che partiva da Biella alle ore 5,58 e arrivava a Genova alle ore 9,28, e 130/131, Genova-Alessandria-Vercelli-Santhià-Biella, che partiva da Genova alle ore 20 e arrivava a Biella alle ore 23,10.

Dai dati parimenti fatti pervenire all'Ente ferroviario risulta che il treno 130/131 presentava dati di utilizzazione del tutto insufficienti su gran parte del percorso e in particolare da Santhià a Biella, come appresso indicato. Infatti i valori medi di periodi campione dei mesi di giugno, luglio, settembre e novembre 1985 e febbraio e marzo 1986 sono nell'ordine i seguenti rispettivamente nella prima e nella seconda classe: posti occupati, 2, 25; 2, 29; 2, 27; 1, 25; 1, 22; 2, 42; posti offerti, 12, 177; 12, 177; 12, 144; 12, 144; 12, 144; 12, 144.

A decorrere dal 1° giugno 1986 il treno 130/131 è stato perciò soppresso. In pari data è stata però istituita l'autocorsa permanente n. 131, con partenza da Santhià alle ore 22,42 e con arrivo a Biella alle ore 23,15, al fine di mantenere la coincidenza a Santhià con il treno 2117 proveniente da Torino, coincidenza prima assicurata dal soppresso treno 130/131.

Il treno 128/129 risultava significativamente utilizzato solo su alcuni tratti intermedi, oltre che tra Biella e Santhià, ove è classificato locale in

quanto a servizio dell'utenza pendolare. Di conseguenza, dal 1° giugno 1986, il treno 128/129 è stato mantenuto come treno locale solo tra Biella e Santhià (3380) e tra Casale Monferrato e Alessandria (12273).

Per quanto riguarda i collegamenti di estremità, l'ente ferroviario ha precisato di essere orientato ad effettuare relazioni dirette esclusivamente fra i centri che garantiscono una domanda apprezzabile. In tale ottica non risulta giustificato il mantenimento della relazione diretta Biella-Genova in quanto interessante una clientela numericamente esigua; vengono invece mantenute relazioni giornaliere Novara-Genova, sia d'estate (treni 1405 e 1404) che d'inverno (treni 1839 e 1838).

Il Ministro dei traporti
SIGNORILE

(3 settembre 1986)

DE TOFFOL. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che i coltivatori della provincia di Belluno sono fortemente preoccupati per le notizie, seppure ufficiose, secondo le quali il Ministero dell'agricoltura e delle foreste non avrebbe riconosciuto alla provincia di Belluno per l'anno 1984 lo stato di calamità naturale in base alla legge n. 590 del 1981 e successive modificazioni;

che ciò determinerebbe l'esclusione dai benefici previsti dalla citata legge dei coltivatori bellunesi;

che il carattere di calamità eccezionale era stato accertato dall'ispettorato provinciale dell'agricoltura e riconosciuto dalla giunta della regione Veneto con delibera n. 6083 del 13 novembre 1984;

che a distanza di un anno dagli eventi calamitosi e di sei mesi dalla istruttoria delle pratiche i produttori agricoli bellunesi non hanno avuto risposta alcuna;

che tale ingiustificato e preoccupante ritardo non può non aggravare ulteriormente una situazione già difficile trattandosi di aziende situate in zone montane;

che una eventuale discriminazione sarebbe inaccettabile e contraddirebbe con la necessità di valorizzare le risorse della montagna coincidenti con le necessità alimentari del paese e di contenimento dell'esposizione finanziaria con l'estero per l'importazione di derrate alimentari, in particolare latte e carne,

l'interrogante chiede di conoscere:

se corrispondono a verità le voci affermanti l'esclusione della provincia di Belluno dal riconoscimento di zona calamitata;

se non ravveda l'opportunità di accelerare l'espletamento delle pratiche inerenti le competenze del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

(4-02188)

(1° ottobre 1985)

RISPOSTA. — Questo Ministero, con decreto n. 1446 del 5 luglio 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 187 del 9 agosto 1985, ha parzialmente accolto le proposte formulate dalla regione Veneto con la delibera n. 6083 del 13 novembre 1984, dichiarando il carattere di eccezionalità delle grandinate del luglio-settembre 1984 verificatesi nel territorio di

alcuni comuni delle province di Padova e Verona, ai fini dell'applicazione delle provvidenze previste dalla legge 15 ottobre 1981, n. 590.

Non è stata accolta invece la proposta contenuta nella stessa delibera, riguardante il riconoscimento, per la provincia di Beluno, del carattere di eccezionalità della accentuata piovosità accompagnata da basse temperature durante il periodo aprile-ottobre 1984 su tutto il territorio della provincia.

Infatti, dall'esame della relazione tecnica dell'ispettorato provinciale dell'agricoltura di Belluno, è emerso che nel corso dell'annata agraria 1983-1984 si è avuto un andamento stagionale anomalo, caratterizzato da un inverno più lungo del solito, rigido e con abbondanti precipitazioni nevose, seguìto da una primavera piovosa e con poche precipitazioni autunnali. In conseguenza di ciò sarebbero stati penalizzati gli allevamenti zootecnici per effetto della minore produzione di foraggi, di mais e della minore durata della monticazione.

Al riguardo si osserva che una dichiarazione di calamità naturale eccezionale non è ammissibile con riferimento a risultati dell'annata agraria, ma soltanto con riferimento a determinati eventi calamitosi, quali le piogge persistenti per lungo periodo o l'assenza di piogge per lungo periodo, influenti sul ciclo vegetativo, cioè quando gli indici di piovosità si discostano notevolmente da quelli statisticamente normali, fermo restando il presupposto della compromissione del bilancio economico aziendale dell'annata agraria che, per la concessione delle provvidenze di cui alla citata legge n. 590 del 1981, non deve essere inferiore al 35 per cento.

Queste considerazioni hanno portato all'accoglimento parziale delle proposte avanzate dalla regione Veneto con la citata delibera n. 6083.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(12 agosto 1986)

FLAMIGNI. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, della difesa e delle finanze.* — Per conoscere:

quante macchine blindate sono state acquistate e quali spese sono state sostenute da ogni Ministero per ciascuno degli anni dal 1975 al 1985 distinguendo per il 1978 i dati relativi al periodo fino al 16 marzo da quelli relativi al periodo successivo alla strage di via Fani;

quante sono attualmente le macchine blindate in dotazione a ciascun Ministero.

(4-02583)

(6 febbraio 1986)

RISPOSTA. — Si risponde anche per conto dei Ministeri di grazia e giustizia, della difesa e delle finanze. Sono ricompresi i dati, richiesti dalla signoria vostra onorevole, sulle autovetture blindate in dotazione di questa amministrazione e degli altri Ministeri, per conto dei quali anche si risponde.

I dati del Ministero dell'interno riguardanti rispettivamente l'anno di acquisto, il numero delle autovetture acquistate e la spesa sostenuta in

lire sono i seguenti: 1975, 2, 13.000.000; 1976, 8, 58.520.000; 1976, 13, 112.150.000; 1977, 50, 1.272.137.785; 1978 e 1979, nessun acquisto; 1980, 10, 499.183.485; 1981, 20, 1.134.703.665; 1982, 22, 1.416.601.960; 1983 e 1984, nessun acquisto; 1985, 10, 1.062.182.350.

Negli anni dal 1975 al 1985 sono state dunque acquistate in totale 135 autovetture per una spesa complessiva di lire 5.568.479.245.

Si precisa, per quanto riguarda le prime tre voci, relative agli anni 1975 e 1976, che si tratta di veicoli acquistati precedentemente all'anno in riferimento, sui quali l'amministrazione della pubblica sicurezza fece effettuare delle elaborazioni a fini di difesa passiva, stante che negli anni dal 1975 all'inizio del 1977 il mercato ancora non offriva la possibilità di acquistare veicoli blindati. Si fa presente che attualmente sono in dotazione del Ministero dell'interno 126 autovetture protette o blindate.

I correlativi dati del Ministero di grazia e giustizia sono i seguenti: dal 1975 al 1979, nessun acquisto; 1980, 820, 40.592.811.000; 1981, 80, 5.161.000.000; 1982, nessun acquisto; 1983, 120, 11.922.428.000; 1984, 90, 9.997.852.000; 1985, nessun acquisto.

Negli anni dal 1975 al 1985 sono state dunque acquistate in totale 1.110 autovetture per una spesa complessiva di lire 67.674.091.000.

Si precisa che negli anni 1979 e 1980 il Ministero di grazia e giustizia ebbe in cessione gratuita da parte del Ministero della difesa, per esigenze di sicurezza, 300 autovetture protette. Si fa presente che il totale delle autovetture acquisite dal Ministero di grazia e giustizia ammonta a 1.410 unità, di cui cinque sono state vendute o sono andate distrutte in attentati.

I dati del Ministero della difesa, comprensivi di quelli dell'arma dei carabinieri, sono i seguenti: 1975 e 1976, nesun acquisto; 1977, 3, 63.820.590; 1978 (dopo il 16 marzo), 44, 1.404.302.810; 1979, 5, 217.500.000; 1980, 3, 138.500.000; 1981, 11, 444.431.000; 1982, 8, 449.182.565; 1983, 10, 735.408.245; 1984, 17, 1.106.020.838; 1985, 22, 1.898.235.600.

Negli anni dal 1975 al 1985 sono state acquistate in totale 123 autovetture per una spesa complessiva di lire 6.457.401.648.

Si fa presente che attualmente sono in dotazione del Ministero della difesa 107 autovetture blindate, di cui 57 per le esigenze dell'arma dei carabinieri.

I dati del Ministero delle finanze (guardia di finanza) sono i seguenti: dal 1975 al 1977, nessun acquisto; 1978 (dopo il 16 marzo), 5, 152.152.375; 1979, 4, 171.370.780; 1980 e 1981, nessun acquisto; 1982, 4, 260.262.603; 1983, 2, 130.618.796; 1984, 12, 873.618.071; 1985, nessun acquisto.

Negli anni dal 1975 al 1985 sono state dunque acquistate in totale 27 autovetture per una spesa complessiva di lire 1.588.022.625.

Si precisa che negli anni 1979 e 1981 sono state inoltre acquistate dall'amministrazione finanziaria 2 autovetture blindate per l'importo complessivo di lire 45.951.561. Si fa presente che attualmente sono in dotazione della guardia di finanza e del Ministero delle finanze rispettivamente 26 e 2 autovetture blindate.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(5 agosto 1986)

FLAMIGNI, GHERBEZ. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso:

che, per effetto della legge n. 121 del 1° aprile 1981 e del decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1982, n. 336, 42 marescialli di seconda classe, di cui 12 ancora in attività di servizio, già del ruolo separato e limitato del corpo delle guardie di pubblica sicurezza provenienti dalla polizia civile di Trieste, sono stati inquadrati in un ruolo ad esaurimento come soprintendenti principali;

che l'articolo 40 del decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1982, n. 336, «Inquadramento nei ruoli della polizia di Stato del personale che esplica funzioni di polizia», prevede per detto personale la progressione di carriera seguendo le norme per l'avanzamento a marescialli di prima classe;

che il successivo articolo 57 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 336 prevede invece che al personale che è cessato dal servizio, per qualsiasi causa, dopo l'inquadramento, venga ricostruita la carriera ai soli fini del trattamento di quiescenza,

gli interroganti chiedono di conoscere le ragioni per le quali in entrambi i casi, sia per il personale in servizio attivo che per quello collocato in quiescenza dopo l'inquadramento, non è stata sinora applicata la procedura di cui sopra e quali provvedimenti si intende adottare per dare applicazione a norme di legge approvate oltre quattro anni fa.

Gli interroganti fanno osservare che i colleghi sottufficiali già del ruolo separato e limitato della guardia di finanza e pure provenienti dalla polizia civile di Trieste, con legge 10 maggio 1983, n. 212, hanno ottenuto, con decorrenza 1° gennaio 1983, l'avanzamento al grado superiore.

(4-02913)

(6 maggio 1986)

RISPOSTA. — I sottufficiali provenienti dal ruolo separato e limitato del disciolto corpo delle guardie di pubblica sicurezza, già appartenenti alla polizia civile di Trieste, sono stati inquadrati, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1982, n. 336, in un ruolo ad esaurimento.

Le procedure per gli avanzamenti di detto personale al grado superiore e per l'attribuzione, ai soli fini pensionistici, dei benefici di carriera previsti dall'articolo 57 del richiamato decreto del Presidente della Repubblica sono attualmente in corso di svolgimento, sicchè è prevedibile che entro il corrente anno possano essere avviati i relativi scrutini.

È opportuno considerare che tali adempimenti si inseriscono nel contesto complessivo dei numerosissimi provvedimenti necessari per dare attuazione alla legge di riforma della polizia e ai suoi decreti delegati. Tale eccezionale e contestuale carico di lavoro ha ineluttabilmente determinato il rallentamento delle procedure.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(8 agosto 1986)

FOSCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che la officina grandi riparazioni delle ferrovie dello Stato di Rimini, per l'insieme della consi-

stenza tecnica del grande patrimonio di esperienza e dell'alto livello di professionalità delle maestranze, ha fin qui costituito un vero fiore all'occhiello per le ferrovie dello Stato;

tenuto conto che negli ultimi tempi, nonostante la entrata in funzione dell'officina grandi riparazioni di Melfi preposta alle stesse riparazioni di locomotive a diesel, sono in via di assegnazione all'industria privata due locomotive diesel (345 e 445);

considerato che attualmente presso la officina grandi riparazioni di Rimini la pianta organica del personale è carente di circa 50 unità;

avendo presente peraltro che recentemente presso il medesimo impianto di Rimini sono stati fatti rilevanti investimenti, capaci di assicurare non meno di 900 posti di lavoro,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano i programmi a breve, a medio e lungo termine riservati alla officina grandi riparazioni di Rimini;

in particolare:

a) se gli attuali livelli occupazionali, integrati dei posti vacanti in pianta organica, possano essere mantenuti;

b) se tra le officine grandi riparazioni di Rimini e di Melfi non sia possibile un raccordo più organico e funzionale nel programmare le riparazioni di locomotive diesel da manovra e per treni viaggiatori;

c) se l'assegnazione delle riparazioni di due locomotive diesel (345 e 445) alla ditta Fervet sia da considerarsi un fatto isolato o una tendenza alla privatizzazione di tali interventi;

d) se i materiali di scorta vengano recapitati alla officina grandi riparazioni di Rimini con la necessaria celerità, nonostante si tenda a privilegiare l'INT (Istituto nazionale trasporti) alla rotaia;

e) se si intenda procedere alla nomina di un capo impianto alla officina grandi riparazioni di Rimini, dove attualmente svolge tali funzioni un dirigente *ad interim*, pur con lodevole impegno;

f) se non si convenga che la officina grandi riparazioni di Rimini può esprimere ulteriori potenzialità, ai fini produttivistici e competitivi, mantenendo e incrementando il ruolo rilevante e peculiare nell'economia del circondario riminese.

(4-03050)

(11 giugno 1986)

RISPOSTA. — Da notizie assunte presso l'Ente ferrovie dello Stato si rende noto che la consistenza a ruolo delle maestranze (operai più tecnici) della officina grandi riparazioni di Rimini, alla data del 31 maggio 1986, è di 588 unità, a fronte di una pianta organica di 622 unità. Per le 34 unità mancanti si sta provvedendo alla copertura con trasferimenti compartimentali e con immissioni nel profilo di operaio di ausiliari idonei all'ultimo accertamento professionale.

Per quanto attiene all'auspicato più organico e funzionale raccordo nella programmazione dei lavori tra le officine grandi riparazioni di Rimini e di Melfi, si fa presente che la officina grandi riparazioni di Rimini e quella di San Nicola di Melfi hanno un loro preciso ruolo che, in proiezione, all'officina di Rimini prevede l'assegnazione delle riparazioni cicliche di tutte le locomotive diesel-elettriche da treni e da manovra pesante (a carrelli), mentre all'officina di Melfi prevede l'assegnazione delle riparazioni cicliche di tutte le locomotive diesel da manovra a tre assi, di tutti gli

automotori e di tutti i motori per le automotrici termiche. Attualmente l'officina di Melfi non è ancora a pieno regime, ma lo raggiungerà nel corso del prossimo anno 1987, con l'assunzione di tutte le maestranze ad essa destinate.

In questa fase di avviamento è in atto uno stretto rapporto di collaborazione con scambi appropriati di quadri dirigenti e maestranze fra le due officine in modo che, avvalendosi della maggior esperienza del personale di Rimini, si possa celermente alleggerire il carico di lavoro dell'officina di Rimini nel settore delle locomotive da manovra, consentendole quindi di incrementare il programma delle locomotive da treno, dove si è maturato un cospicuo arretrato.

Circa il problema dell'assegnazione delle riparazioni delle locomotive all'industria privata, le previsioni dell'ente ferroviario per la manutenzione programmata dei rotabili assegnano l'esecuzione di tutte le riparazioni cicliche dei mezzi di trazione (locomotive e mezzi leggeri) alle officine delle ferrovie dello Stato. Il ricorso all'industria privata per la riparazione ciclica dei mezzi di trazione termica è da considerarsi fatto eccezionale, giustificato da imprevedibili aumenti del numero di rotabili non atto al servizio e dalla necessità di garantire la disponibilità dei mezzi necessari all'esercizio.

Per quanto riguarda il problema dei materiali di scorta, si informa che è in avanzato stato di allestimento un sistema centralizzato per il controllo della gestione dei materiali di scorta di tutta la rete, che troverà completamento nella gestione, anch'essa informatizzata, dei futuri magazzini. Tale sistema permetterà di programmare l'approvvigionamento dei ricambi sulla base anche dei tempi medi di consegna e di trasporto, allo scopo di rendere del tutto occasionali situazioni di carenze di materiali.

L'officina grandi riparazioni di Rimini peraltro dispone già di una organizzazione locale in tal senso, che, anche se non ancora collegata con il sistema centralizzato, consente all'impianto di trovarsi in una posizione privilegiata rispetto alle altre officine.

Circa la nomina di un capo impianto all'officina grandi riparazioni di Rimini, si precisa che tale impianto non è il solo a trovarsi numericamente carente anche nel settore della dirigenza. Tuttavia il gruppo di dirigenti che opera nell'officina, sia pure con notevole sacrificio, riesce a far fronte agli impegni di competenza. La situazione verrà sanata non appena saranno stabiliti i criteri per l'affidamento degli incarichi dirigenziali.

Si assicura infine che l'officina grandi riparazioni di Rimini risponde al ruolo affidatole sia al presente che per il futuro. Pertanto non rientrano nei programmi dell'Ente ferrovie dello Stato interventi di potenziamento di detto impianto.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(5 settembre 1986)

FRANZA. — *Al Ministro dell'interno.* — Alla luce di un grottesco quanto penoso episodio avvenuto di recente a Vallesaccarda, in provincia di Avellino, ove due imprese funebri, delle quali una municipalizzata, in base ad una legge del 1925, si sono letteralmente «contese» le onoranze

ad un defunto, in considerazione della opportunità di assicurare agli interessati e alle loro famiglie il diritto di operare delle scelte che attengono strettamente alla sfera privata più intimamente interessata a dolorose circostanze di vita,

l'interrogante chiede di sapere se non ritenga di intervenire per fare in modo che le autorità comunali si astengano dall'imporre — sulla scorta dell'antiquata e ormai desueta legge n. 2578 del 15 ottobre 1925 — l'esclusiva del trasporto funebre a mezzo di ditte municipalizzate, imposizione che inciderebbe in maniera intollerabile sulla libertà di scelta del cittadino e che, se era giustificata 60 anni or sono da esigenze di ordine pubblico e di sanità, non trova oggi più alcuna ragionevole spiegazione.

(4-02542)

(29 gennaio 1986)

RISPOSTA. — L'amministrazione comunale di Vallesaccarda, essendo sprovvista di mezzi idonei alla gestione diretta e volendo evitare che gli abitanti fossero costretti a far ricorso con maggiori spese a ditte operanti nei comuni limitrofi, deliberava, in data 19 maggio 1984, di affidare il servizio di trasporto funebre a una ditta locale.

Successivamente, ottemperando a specifica richiesta del comitato regionale di controllo, il consiglio comunale di Vallesaccarda, in data 28 febbraio 1985, deliberava di approvare il «regolamento per l'assunzione del servizio trasporti funebri con diritto di privativa» e le relative tariffe.

Detto regolamento, nel disporre la municipalizzazione del servizio ai sensi del regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, all'articolo 1 prevede che «i privati richiedono il servizio non alla ditta, ma esclusivamente all'ufficio municipale dello stato civile» e inoltre che «i trasporti di salme nel territorio del comune sono svolti esclusivamente con i mezzi forniti dalla ditta concessionaria». Infine, in data 21 giugno 1985, con stipula del contratto, l'amministrazione municipale e la ditta concessionaria disciplinavano i reciproci rapporti. Pertanto l'episodio cui fa riferimento la signoria vostra onorevole deve essere inquadrato in tale contesto giuridico-amministrativo.

Nello scorso mese di gennaio, i familiari di un cittadino di Vallesaccarda ivi deceduto, in luogo di richiedere l'intervento della impresa locale per il trasporto della salma, conferivano l'incarico a un'altra ditta esercente nel vicino comune di Vallata. Il titolare della ditta municipalizzata, benchè non avesse ricevuto alcuna disposizione dal comune, di propria iniziativa si presentava presso l'abitazione del defunto con l'intento di eseguire parimenti il servizio. Nella circostanza fra i titolari delle due ditte nasceva un vivace alterco sedato dall'intervento dei vigili urbani del luogo. Ulteriori motivi di contrasto verbale sorgevano allorquando il conducente del carro funebre, marito della titolare della ditta municipalizzata, decideva di seguire comunque il corteo fino al cimitero. Sull'accaduto l'arma dei carabinieri di Trevico ha riferito con rapporto all'autorità giudiziaria.

Il vigente testo unico delle leggi sull'assunzione dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle province, nel disciplinare le diverse modalità di gestione, prevede espressamente la possibilità della concessione ad imprese private. Il servizio di «trasporto funebre» è indicato tra quelli per i quali è operabile la concessione «anche con diritto di privativa». Rientra quindi nel

merito delle scelte di politica generale rimesse alla competenza esclusiva dell'ente locale, sulle quali questo Ministero non ritiene di poter interloquire, la individuazione del tipo di gestione da riservare al servizio.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(16 agosto 1986)

GIURA LONGO, CALICE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che negli ultimi tempi si è verificato in provincia di Matera, in particolar modo nel Metapontino, un grave aumento, riportato anche dalle statistiche e rilevato da alcuni sindaci della zona, dei fatti delittuosi, purtroppo solo in minima parte denunciati, quali taglieggiamenti, furti, aggressioni, sparatorie, attentati, traffico di droga.

Nel sottolineare che questa recrudescenza del fenomeno delinquenziale sembra in massima parte imputabile, se non a negligenza, almeno a sottovalutazione da parte delle autorità competenti, oltre che a lentezza nelle fasi istruttorie e decisionali dell'amministrazione giudiziaria, per cui non si è posta in essere nessuna azione di prevenzione nè di repressione intesa ad impedirne l'espandersi sul territorio, gli interroganti chiedono quali urgenti provvedimenti intende assumere il Governo al fine di stroncare il fenomeno delinquenziale, impedendo il suo radicamento sul territorio, in ordine a un adeguamento, a un più stringente coordinamento delle forze dell'ordine e, ove occorra, a un rinnovamento, a un ricambio, ad una più stretta collaborazione tra le forze dell'ordine e la magistratura e ad un più spedito funzionamento della giustizia.

(4-02520)

(22 gennaio 1986)

RISPOSTA. — Dall'analisi dei dati statistici sui reati si evince come la situazione della criminalità nella provincia di Matera e segnatamente nel Metapontino, durante l'ultimo anno, non abbia mostrato rispetto ai periodi precedenti apprezzabili variazioni quantitative e qualitative, avendo mantenuto le consuete connotazioni, riconducibili alle condizioni economiche e sociali del comprensorio. In particolare non si è verificato alcun episodio o evento di matrice eversiva o terroristica. Proprio allo scopo di sventare eventuali infiltrazioni e contrastare la formazione *in loco* di organizzazioni eversive, sono stati svolti dalle forze dell'ordine appositi servizi informativi e di controllo.

Non si sono altresì registrati delitti di natura associativa nei settori delle attività produttive o della gestione di appalti e dei servizi pubblici. E pur vero che nel Metapontino si è registrato, nello scorso anno, qualche fatto criminoso a scopo estorsivo che induce a far pensare a possibili connessioni tra criminalità comune ed organizzata. Tali sono stati il tentato omicidio del veterinario di Policoro, la tentata estorsione ai danni dell'amministratore della società Policar, l'esplosione di ordigni sia nell'autosalone che nell'officina della medesima società. Questi sintomi di larvata presenza camorristica sono attribuibili tanto alla conformazione geografica del territorio, che lo

rende particolarmente fertile e idoneo all'insediamento di aziende agricole specialistiche, quanto alle infiltrazioni di elementi malavitosi provenienti in prevalenza dalle limitrofe regioni della Puglia, della Calabria e della Campania. Non può tuttavia ignorarsi al riguardo che le immediate indagini condotte dalle forze dell'ordine hanno assicurato alla giustizia quasi tutti gli autori dei menzionati delitti, mentre, allo scopo di prevenire il ripetersi di consimili episodi, ridurne l'incidenza e scoraggiare sempre l'iniziativa criminosa, l'attività degli organi di polizia è stata precipuamente mirata al controllo di persone sospette.

Premesso che nel 1985 non si è registrato alcun episodio di sequestro di persona, è opportuno tenere a mente — con riguardo alle 14 estorsioni denunciate nel 1984 e alle 10 dello scorso anno — che, in complessivi 14 casi, gli autori di tali atti criminosi sono stati identificati e deferiti all'autorità giudiziaria. Mentre il livello dei furti nelle abitazioni e sugli autoveicoli si mantiene sempre relativamente elevato, per contro risulta ridimensionato, anche a seguito dell'arresto di taluni responsabili, il fenomeno degli scippi che, specie nel capoluogo, aveva destato un certo allarme nell'opinione pubblica. Va ancora considerato il fatto che sia gli autori delle numerose lesioni dolose che quelli delle truffe denunciate sono stati tutti scoperti.

L'andamento della diffusione delle sostanze stupefacenti, pur mostrando qualche indizio di crescita, non può suscitare allarme. Il fenomeno è attualmente limitato al piccolo traffico e in nessun caso ha evidenziato la presenza di strutture associative finalizzate al commercio su vasta scala. Segni di presenza di spacciatori si avvertono solo in concomitanza con la stagione turistica estiva.

L'attività preventiva e repressiva su tutto il territorio della provincia viene svolta, con il massimo impulso consentito dalle attuali disponibilità, in conformità agli indirizzi generali definiti nelle riunioni del comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, dove possono trovare riconoscimento le esigenze di raccordo tra le varie sedi istituzionali impegnate, per profili diversi, al mantenimento delle condizioni per la civile convivenza. Pertanto la consistenza degli organici delle forze di polizia operanti nella provincia di Matera, non compresa fra quelle ad alto indice di criminalità, può essere ritenuta congrua nel raffronto con le disponibilità che attualmente si registrano in ambito nazionale. Ciononostante è stato di recente assegnato un funzionario al commissariato di pubblica sicurezza di Pisticci, mentre si è provveduto a rafforzare per il periodo estivo l'organico della stazione dei carabinieri di Metaponto.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(7 agosto 1986)

GOZZINI, ENRIQUES AGNOLETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che la coppia dei treni rapidi 918 e 919 tra Firenze e Roma, a percorrenza particolarmente veloce, dava ai cittadini di Firenze, secondo l'orario invernale 1985-1986 (partenza da Firenze ore 13,25, partenza da Roma ore 21,10), la possibilità di recarsi a Roma e tornare nel corso di una mezza giornata, con circa cinque ore a disposizione nella capitale,

gli interroganti chiedono di conoscere per quali ragioni, con l'orario estivo 1986 e con l'entrata in servizio del nuovo tratto di direttissima tra Rovezzano e Figline, la partenza da Roma è stata anticipata alle ore 16,48, annullando la possibilità di cui sopra e rendendo molto più disagevole il ritorno da Roma a Firenze, dato che dopo le 19,45 non esistono più treni rapidi.

Si osserva:

a) che la partenza alle 16,48 avviene in un periodo della giornata in cui vi sono numerosi treni, anche un altro rapido a distanza di pochi minuti, ciò che dovrebbe escludere una maggiore affluenza di viaggiatori nel treno in questione;

b) che sarebbe stato razionale, in relazione allo spostamento d'orario del treno 918, anticipare al mattino il treno 919, ai fini di restituire ai fiorentini la suddetta possibilità.

(4-03105)

(4 giugno 1986)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che la scarsissima utilizzazione del treno 918 nell'orario invernale scorso ha indotto a spostarne l'orario di circolazione ad un periodo della giornata ove molto maggiore è il flusso di viaggiatori in partenza da Roma per il Nord.

Il nuovo orario di partenza permette inoltre di ridurre il carico di utilizzazione del treno 270 in partenza alle ore 17,05 da parte dei viaggiatori diretti a Firenze, provenienti dal Sud con treni coincidenti ovvero giunti a Roma da Firenze nella mattinata.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 agosto 1986)

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

che il numero di giugno 1984 del notiziario ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione civile) riferisce sulle condizioni di precarietà in cui verserebbe l'aeroporto di Lampedusa;

che nella lettera di un membro dell'equipaggio che ha recentemente fatto scalo nell'isola si segnala tra l'altro che «il personale di torre, da un anno circa, è relegato al primo piano della costruenda torre di controllo e non è in grado di vedere l'aeromobile in finale per pista 08 (si serve dell'autoambulanza che per radio riporta pista libera cinque minuti prima che l'aeromobile atterri)» e che inoltre «i gabbiani volano sul finale 08 (sul mare) e non si è trovato ancora il sistema di cacciarli all'arrivo del volo (cosa molto pericolosa, ancor più perchè non vengono riportati)»,

l'interrogante chiede di sapere se ciò risponda a verità e, ove lo fosse, cosa si intenda fare per dotare quell'aeroporto delle strutture essenziali (come la torre di controllo) per la sicurezza.

(4-00986)

(27 giugno 1984)

RISPOSTA. — Il manufatto del nuovo blocco tecnico dell'aeroporto di Lampedusa, comprendente la torre di controllo, è stato completato dall'ae-

ronautica militare nell'autunno 1984. L'azienda autonoma di assistenza al volo provvede sullo scalo al servizio delle informazioni di volo e al servizio delle telecomunicazioni aeronautiche, ivi compresa la gestione degli impianti di assistenza radio e visuale. Il personale dell'azienda opera attualmente nel nuovo locale della torre, con completa visibilità delle operazioni di traffico che si svolgono in circuito.

Per quanto concerne la temporanea incompleta visibilità del circuito di traffico durante i lavori per la realizzazione della nuova torre, l'AAAVTAG ha precisato che la situazione non ha comunque pregiudicato lo svolgimento dell'attività di competenza, la quale all'epoca era limitata, sullo scalo di Lampedusa, a un servizio di carattere puramente informativo, rimanendo le operazioni aeree sotto la diretta responsabilità dei piloti.

In ordine al problema della presenza dei gabbiani nei pressi della pista, si fa presente che la direzione generale dell'aviazione civile, ai fini dell'allontanamento dei volatili, ha dotato la testata 08 di due cannoncini Purivox con cartucce a gas. Il movimento dell'ambulanza nei pressi della soglia pista 08 ha anch'esso la finalità di far allontanare i gabbiani nelle fasi di atterraggio degli aeromobili. Il fenomeno risulta comunque notevolmente diminuito da quando è stata spostata una discarica di rifiuti annessa ad un vicino stabilimento per la lavorazione del pesce.

Si fa infine presente che il problema dei volatili per gli aeroporti siti in vicinanza del mare è purtroppo fisiologico e non completamente eliminabile: le ricerche e gli studi svolti sulla materia anche in campo internazionale non hanno finora individuato metodi certi per risolverlo in via definitiva. In Italia il problema è affrontato da un gruppo di studio per la presenza dei volatili sugli aeroporti (cui partecipano esperti dell'aviazione civile e delle società Alitalia, ATI e Alisarda), istituito nel 1979 al fine di seguire l'evoluzione del fenomeno, ricercando e indicando le soluzioni localmente più idonee.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(3 settembre 1986)

MARINUCCI MARIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri per i beni culturali e ambientali, dell'interno, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia e ai Ministri senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per gli affari regionali.* — Per sapere quali impedimenti hanno ritardato l'emanazione dell'ordinanza di sospensione da parte del Ministro per i beni culturali e ambientali, ai sensi dell'articolo 87, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, per quanto riguarda i lavori di devastazione del fiume Sagittario nei tenimenti dei comuni di Popoli, Corfinio, Rocca Casale e Pratola Pelugna in Abruzzo, da parte della CASMEZ e del Consorzio di bonifica del canale di Corfinio e di Pratola Peligna, onde scongiurare l'intollerabile deturpamento di una vasta zona di grande valore storico, archeologico e ambientale.

Per sapere inoltre se si è a conoscenza del fatto:

che sin dal mese dell'aprile 1985 i lavori in corso erano stati denunciati dall'associazione ambientalistica Dea Madre di Pratola Peligna;

che la stessa organizzazione denunciante ha consegnato al Ministro competente un volume contenente cinquemila firme di cittadini che

richiedono motivandola la sospensione dei predetti lavori e che tra i primi firmatari compaiono decine di sindaci della zona;

che sull'argomento sono state presentate numerose interrogazioni da singoli parlamentari e da interi Gruppi parlamentari;

che nell'ottobre 1985 i consigli comunali dei tre comuni maggiormente interessati in un'assemblea congiunta hanno deliberato un ordine del giorno inviato allo stesso Ministero il cui contenuto esprime doglianze per il modo in cui le opere di sistemazione idraulica del fiume Sagittario sono state progettate ed eseguite dalla CASMEZ e dal Consorzio di bonifica del canale di Corfinio e di Pratola Peligna protestando vibratamente contro le tecniche di realizzazione che non tengono in alcun modo conto del prezioso contesto ambientale circostante;

che invano in data 11 novembre 1985 il soprintendente ai beni culturali e ambientali dell'Aquila ha diffidato imprese ed enti realizzatori dell'opera dal proseguire i lavori oltre un certo tratto dal corso fluviale e ciò dopo che in data 30 agosto 1985 questa stessa autorità amministrativa di vigilanza aveva fatto pervenire al Ministero competente un rapporto assai dettagliato sui lavori in corso lungo il fiume Sagittario, in cui si rilevava incisivamente il danno ambientale irreparabile e si chiedevano all'organo superiore soprintendente istruzioni in merito per indicare alle imprese appaltatrici prescrizioni tecnico-operative alternative;

che in data 7 novembre 1985 il pretore di Pratola Peligna, a seguito dell'inottemperanza da parte dell'impresa appaltatrice all'ordine di sospensione dei lavori, ha decretato il sequestro dei cantieri e iniziato il procedimento penale a carico dei responsabili.

Per sapere infine se si è a conoscenza del vasto movimento di opinione che anche a livello nazionale sta seguendo con attenzione lo svolgersi della vicenda: ne sono testimonianze importanti servizi giornalistici su quotidiani e riviste («La Stampa», «Il Messaggero», «Il Tempo», «Reporter», «L'Espresso», «Panorama Mese»).

(4-02460)

(18 dicembre 1985)

RISPOSTA. — In applicazione del decreto ministeriale del 21 settembre 1985 questa amministrazione ha provveduto a comunicare a tutti i comuni interessati dal corso del fiume Sagittario, e quindi ai comuni di Corfinio (L'Aquila), di Pratola Peligna (L'Aquila) e di Popoli (Pescara), le disposizioni di tutela nei termini e nelle modalità prescritte dal predetto decreto ministeriale. A seguito di segnalazione dell'associazione Dea Mater di Pratola Peligna, fu richiesto il progetto al Consorzio di bonifica canale di Corfinio, ente appaltante dei lavori.

Il consorzio inviò una relazione sui lavori eseguiti e da eseguire e chiarì come il progetto, previa delibera del consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno, fu approvato con il parere del Ministro dei lavori pubblici, sezione autonoma del genio civile per il servizio idrografico di Pescara, del comitato tecnico provinciale per la bonifica integrale dell'Aquila e con la deliberazione della giunta regionale d'Abruzzo; i lavori ebbero inizio il 9 aprile 1982 ad opera dell'impresa Tiberio s.p.a. con sede a Roma.

Il progetto esaminato prevede la sistemazione idraulica del tratto vallico del fiume Sagittario nel tratto artificiale compreso tra la confluenza del fiume Aterno in comune di Popoli e il ponte della ferrovia Sulmona-Roma in

Pratola Peligna per una lunghezza complessiva di circa 8 chilometri. Il progetto propone quindi un nuovo alveo in prossimità del vecchio che, una volta deviato il corso d'acqua nel nuovo alveo, verrà demolito o ritombato con materiale di riporto.

Al mese di maggio 1985 l'opera era stata realizzata quasi completamente per circa 2,7 degli 8 chilometri di progetto; in tale tratto i lavori iniziati e realizzati antecedentemente alle disposizioni di tutela del decreto Galasso sono pressochè definiti nel loro complesso con parziale convogliamento delle acque nel nuovo alveo e interramento del vecchio.

Comunque, esaminati gli elaborati di progetto, il competente ufficio periferico di questa amministrazione ha espresso parere negativo all'esecuzione dei lavori di progetto in quanto la lettura complessiva e successiva dell'intervento, rapportata e valutata in base alle opere già eseguite, evidenzia in maniera eclatante la configurazione del canale artificiale e rettilineo (circa 8 chilometri di lunghezza per circa 20-30 metri di larghezza) che, quasi fosse una perfetta «autostrada di acqua», disturba la percezione visiva della vallata con conseguente marcata alterazione del paesaggio e deturpamento ambientale.

In data 4 settembre 1985 il Consorzio di bonifica canale di Corfinio ha comunicato che è in corso di rielaborazione il progetto per quanto attiene le opere ancora da eseguire. Successivamente, nel corso di una visita di sopralluogo ispettivo, si riscontrava la continuazione dell'attività di cantiere sia nel tratto di fiume dal ponte della strada statale n. 5 verso la confluenza con l'Aterno, sia in quello a monte, dal ponte citato fino all'abitato di Pratola Peligna.

In quest'ultimo tratto si è presa visione dell'esecuzione di un nuovo alveo fluviale per circa 50-80 metri di lunghezza e dell'attività in corso di ruspe e di altri mezzi pesanti sulla sponda destra del vecchio corso, fino ad ora lasciata nella originaria integrità ambientale, con apertura o ampliamento di una pista.

Pertanto in data 9 novembre 1985 si diffidava con telegramma il Consorzio di bonifica canale di Corfinio, ente appaltante dei lavori, a sospendere l'attività di cantiere e in data 11 settembre 1985 si dava seguito alle note telegrafiche informando dei fatti la CASMEZ, i pretori di Popoli e Pratola Peligna, la procura generale della Corte dei conti di Roma, i sindaci dei comuni interessati, la stazione dei carabinieri competente e la regione Abruzzo.

Poichè in data 29 novembre 1985 si riscontrava ancora l'attività abusiva del cantiere a monte del ponte sulla strada statale n. 5, si sollecitavano telegraficamente i già richiesti interventi di competenza della procura della Repubblica di Sulmona e del pretore di Pratola Peligna. Successivamente il pretore di Pratola Peligna emetteva ordinanza di sospensione dei lavori in corso e, a seguito delle dichiarazioni di pericolo di esondazione a causa delle opere abusive eseguite, predisponeva un sopralluogo tecnico alla presenza dei responsabili e di un funzionario di questa amministrazione.

In tale occasione il pretore ordinava la ripresa dei lavori limitatamente alle opere necessarie alla eliminazione di un evidente stato di pericolo (apertura di un canale di convogliamento di eventuali masse d'acqua fuoruscite, canali *by-pass* eccetera), riservandosi una settimana di tempo per le disposizioni in merito al tratto a monte del ponte della strada statale n. 5 eseguito senza le prescritte autorizzazioni.

In data 30 dicembre 1985 questo Ministero inibiva la prosecuzione dei lavori ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977, articolo 82, e della legge n. 431 dell'8 agosto 1985.

Questo Ministero sta ora esaminando la proposta della soprintendenza che, recependo le istanze del Consorzio di bonifica del canale di Corfinio, ha chiesto di escludere dal provvedimento inibitorio i lavori in corso e riguardanti le opere disposte dal pretore di Pratola Peligna a tutela della pubblica incolumità.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
GULLOTTI

(18 agosto 1986)

MURATORE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

1) per quali motivi è stato bandito un concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di 190 posti di segretario comunale in esperimento, nel momento in cui, sul territorio nazionale, prestano servizio oltre 600 incaricati, da parte delle prefetture, delle funzioni di segretario comunale;

2) se non era più opportuno procedere prima alla sistemazione dei predetti funzionari, attraverso concorso riservato, come già avvenuto con le due precedenti sanatorie del 1975 e del 1982, promosse peraltro dallo stesso Ministero;

3) se ha tenuto conto del fatto che, al Senato della Repubblica, è stato presentato il disegno di legge n. 1323 del 23 aprile 1985, «Nomina dei segretari comunali della qualifica iniziale», che prevede appunto la sistemazione dei segretari incaricati delle funzioni;

4) quale provvedimento intende adottare, promuovere o condividere per giungere a una definitiva sistemazione dei segretari fuori ruolo, tenuto conto che essa non comporta alcuna spesa aggiuntiva per i comuni;

5) per quale motivo i predetti funzionari non vengono ammessi ai corsi di perfezionamento annuali organizzati dalle prefetture, nonostante il fatto che anche essi concorrono, col rogito di atti e contratti, ad alimentare il fondo di cui all'articolo 42 della legge n. 604 del 1962, con il quale detti corsi vengono finanziati;

6) quali provvedimenti si intende adottare per rimuovere tale sperequazione di trattamento fra segretari di ruolo e non di ruolo.

(4-02827)

(15 aprile 1986)

RISPOSTA. — Ai sensi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1972, n. 749, che disciplina l'ordinamento dei segretari comunali, il Ministero dell'interno è tenuto a bandire, nel gennaio di ciascun anno, un concorso per la nomina dei segretati comunali della qualifica iniziale. In tale contesto normativo vincolante è da inquadrare l'indizione del concorso pubblico cui fa riferimento la signoria vostra onorevole.

Per quanto riguarda il problema generale della sistemazione del personale attualmente incaricato dell'esercizio delle funzioni di segretario comunale, si fa presente che questo Ministero intende farsi promotore di una iniziativa

legislativa in materia. A tal fine sono in corso contatti e incontri con i rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero del tesoro e del dipartimento della funzione pubblica, volti a definire il testo dello schema di disegno di legge da sottoporre al vaglio del Consiglio dei ministri. In tale sede si tiene conto dei rilievi che sono stati formulati da alcuni Ministeri in merito al disegno di legge (atto Senato n. 1323) presentato dalla signoria vostra onorevole per disciplinare la specifica materia.

Si fa presente infine che è in corso la modifica del decreto ministeriale recante la disciplina dei corsi di perfezionamento annuali per i segretari comunali, allo scopo di consentirvi l'ammissione sia ai funzionari di ruolo che agli incaricati.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(1° settembre 1986)

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

che, con interrogazione 4-01149 del 13 settembre 1984, ha chiesto al Ministro dei trasporti di sapere se non ritenesse opportuno ed urgente autorizzare la realizzazione di una interpista all'interno dell'aeroporto di Reggio Calabria-Messina (cosiddetto Aeroporto dello Stretto) e ciò per collegare celermente la sala di accettazione dei passeggeri con il pontile di attracco per gli aliscafi, già realizzato dalla regione Calabria sin dal marzo 1984, in modo da consentire l'attivazione del collegamento diretto via mare tra la città di Messina e lo scalo aeroportuale, con conseguente notevole riduzione dei tempi di percorrenza;

che con la stessa interrogazione ha precisato che i competenti organi locali, all'uopo interessati dalla direzione di Civilavia con telex del 23 marzo 1984, avevano già espresso pareri favorevoli, in particolare l'azienda autonoma di assistenza al volo, con nota del 5 aprile 1984, la circoscrizione doganale, con nota del 19 aprile 1984, e la questura di Reggio Calabria, con nota del 28 aprile 1984;

che il Ministro dei trasporti, rispondendo alla predetta interrogazione con nota del 19 dicembre 1984, ha confermato che Civilavia aveva ricevuto tali pareri definiti «di massima», ma ha precisato che era stato successivamente richiesto agli stessi enti un parere cosidetto «definitivo», sin da allora non pervenuto;

che nessun'altra notizia è stata successivamente fornita;

che di recente è entrato in funzione un servizio di collegamento diretto in *pullman* tra la città di Messina e l'aeroporto di Reggio Calabria;

che tale nuovo servizio, pur avendo indubbiamente degli aspetti positivi in ragione della maggiore comodità che ne deriva, specie per i passeggeri con bagaglio al seguito, non più costretti a ripetuti traslochi, ha però provocato la reazione della società che gestiva il collegamento via aliscafo, che è stato soppresso per manifesta antieconomicità;

che tale nuova situazione ha di fatto peggiorato i tempi di percorrenza, che sono risultati prolungati di circa mezz'ora,

l'interrogante chiede di sapere:

se i richiesti pareri cosidetti «definitivi» per la realizzazione dell'interpista siano stati formulati, quando ed in quali termini e quali siano gli ostacoli che ancora si frappongono all'attivazione del servizio di collegamento diretto via aliscafo tra il porto di Messina e l'Aeroporto dello Stretto;

se non ritenga opportuno ed urgente intervenire perchè venga per intanto prontamente riattivato il servizio di collegamento via aliscafo-*pullman* tra i porti di Messina e Reggio in coincidenza coi voli ATI dell'Aeroporto dello Stretto;

se non ritenga altrettanto opportuno ed urgente attivare presso lo stesso *terminal* di Messina il servizio di accettazione di passeggeri e bagagli, in modo da accelerare ulteriormente i tempi del collegamento.

(4-02722)

(12 marzo 1986)

RISPOSTA. — La direzione generale dell'aviazione civile ha fatto sapere che l'iniziativa per la realizzazione di una interpista all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto di Reggio Calabria, per il collegamento della sala accettazione passeggeri con il pontile di attracco per gli aliscafi, non ha avuto seguito poichè il Ministero dell'interno, in data 26 gennaio 1985, ha espresso al riguardo parere negativo. Il dipartimento della pubblica sicurezza, direzione centrale per la polizia di frontiera, ha infatti rilevato che l'istituzione all'interno del sedime aeroportuale di un servizio di trasporto intercampo per passeggeri non assoggettati alle prescritte procedure di controllo preventivo di sicurezza non può essere consentita specie nell'attuale periodo di recrudescenza della criminalità mafiosa e camorristica e di ripresa terroristica. Per rendere attivo il collegamento sarà pertanto necessario predisporre un tracciato esterno al sedime aeroportuale, in modo da effettuare i necessari controlli prima dell'ingresso all'aeroporto, nonchè per evitare che il movimento di automezzi possa determinare penalizzazioni all'attività aerea all'interno dell'aeroporto.

Per quanto riguarda l'apertura di un punto di accettazione passeggeri e bagagli presso il *terminal* di Messina, si fa presente che tale ipotesi non comporterebbe una riduzione dei tempi di collegamento, ma costituirebbe una mera anticipazione delle operazioni di *check-in*, la quale peraltro potrebbe comportare eventualità di ritardo, considerato che nell'attuale contingenza si rendono necessari particolari misure di sicurezza. Si evidenzia infatti che allorchè si rilevano discordanze tra il numero dei passeggeri che hanno effettuato l'accettazione e quelli presenti all'imbarco gli organi di polizia attuano immediati riscontri e di conseguenza si verificano ritardi delle partenze rispetto agli orari programmati; si è rilevato che tale fattispecie si verifica con maggiore frequenza quando le operazioni di accettazione vengono effettuate con ampio anticipo rispetto ai tempi d'imbarco, in relazione alla possibilità di improvvisi cambiamenti di programma da parte dei passeggeri, i quali spesso omettono di informare la compagnia aerea.

Per quanto concerne infine il servizio di collegamento aliscafo-*pullman* tra i porti di Messina e Reggio Calabria, l'esperienza passata ha mostrato una scarsa puntualità in arrivo dell'aliscafo; per il ripristino del servizio sarebbe

pertanto necessario attuare alcuni interventi infrastrutturali tesi ad assicurare una maggiore puntualità.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 agosto 1986)

PANIGAZZI. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che il secondo comma dell'articolo 4 del decreto-legge 28 febbraio 1986, n. 47, prescrive che il Ministero dell'interno corrisponda il contributo ordinario per la finanza locale in quattro rate entro il primo mese di ciascun trimestre e che la provincia di Pavia, alla data del 24 febbraio del corrente anno, non aveva ancora ricevuto alcunchè;

rilevato, altresì, che ciò comporta un notevole aggravio di oneri,

l'interrogante chiede di conoscere quali siano le ragioni di tale ritardo. (4-02726)

(12 marzo 1986)

RISPOSTA. — Il pagamento all'amministrazione provinciale di Pavia delle prime trimestralità dei contributi ordinari statali per l'anno 1986 è stato autorizzato da questo Ministero con decreto del 30 gennaio 1986 ed eseguito con mandato, di pari data, emesso sul capitolo 1590 del corrente esercizio finanziario. Tuttavia il rispetto dei termini fissati dalla legge per gli adempimenti rimessi alla competenza di questo Ministero non è stato suficiente a consentire una sollecita introitazione dei relativi flussi finanziari nelle casse della predetta amministrazione.

Dopo l'emissione dei titoli, infatti, altri uffici devono porre in essere i loro adempimenti: prima la ragioneria centrale dello Stato presso questo Ministero, poi la Corte dei conti, quindi la direzione generale del tesoro e infine la Banca d'Italia. Per i comuni con popolazione inferiore ad 8.000 abitanti, dovendosi effettuare il pagamento con accreditamento su conto corrente postale ai medesimi intestato, i tempi di riscossione si allungano ulteriormente.

In più occasioni e nelle più svariate forme questo Ministero ha rappresentato ai cennati uffici la necessità di accelerare al massimo le procedure di rispettiva competenza. Ciò tuttavia non ha consentito di ridurre i tempi di riscossione dei mandati al di sotto del limite di 15-20 giorni che attualmente si registra.

Si assicura comunque che, proprio in considerazione delle preminenti esigenze di operatività degli enti locali, questo Ministero cercherà, per quanto possibile, di anticipare l'emissione dei decreti di pagamento.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(1° agosto 1986)

POLLASTRELLI, GIUSTINELLI, RANALLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che grazie alla mobilitazione e alla pressione esercitate dalle forze politiche e sindacali, dagli enti locali, dalla provincia di Viterbo è stata per ora scongiurata la chiusura della linea ferroviaria Viterbo-Attigliano;

che le ferrovie dello Stato hanno deciso infatti di soprassedere alla chiusura della suddetta tratta ferroviaria entro il 1° giugno del corrente anno, valutando anche le seppur tardive proposte di contributo a disavanzo della regione Lazio;

considerato:

che la suddetta tratta ferroviaria, di recente ammodernata, è essenziale allo sviluppo economico dell'Alto Lazio rappresentando una infrastruttura indispensabile per tutti gli utenti, particolarmente pendolari, ma anche per gli studenti della università statale della Tuscia e per i 4.000 militari di leva di stanza a Viterbo e per i loro familiari in occasione delle cerimonie del giuramento;

che la tratta ferroviaria Viterbo-Roma (via Capranica-Bracciano) da tempo fa capolinea alla stazione di San Pietro (anzichè alla stazione Termini) e che per almeno altri due anni il capolinea arretrerà alla stazione di La Storta o di Bracciano per i lavori di riattamento al ponte della Giustiniana, per l'allaccio alla Maccarese-Civitavecchia e per il raddoppio del tratto San Pietro-La Storta-Bracciano;

che la linea Viterbo-Attigliano è l'unica che già nel breve-medio periodo può svolgere il ruolo di collegamento diretto con Roma capitale, oltre che con Firenze, Perugia, Terni, Ancona (con il centro ferroviario di smistamento a Orte);

che la situazione temporaneamente e relativamente passiva della linea Viterbo-Attigliano (4 miliardi circa, per ora ammortizzati) può essere capovolta sotto il profilo finanziario, prima per portarla a pareggio e in prospettiva e a medio termine in attivo se si procedesse subito ad un modestissimo investimento (1 o 2 miliardi) per costruire lo svincolo sulla direttissima Roma-Firenze dalla stazione di Sipicciano;

che già ora i tempi tecnici per collegare Viterbo a Roma (via Attigliano) possono ragionevolmente essere valutati in 80 minuti, ma che con lo svincolo proposto a Sipicciano sulla direttissima potrebbero addirittura ulteriormente ridursi,

gli interroganti chiedono di sapere se, oltre a soprassedere temporaneamente alla soppressione della linea suddetta, non si voglia invece programmarne sin d'ora la migliore attivazione, realizzando lo svincolo a Sipicciano, per raggiungere l'obiettivo di una tratta ferroviaria non solo attiva finanziariamente, ma anche utile allo sviluppo economico e civile dell'Alto Lazio.

(4-02901)

(30 aprile 1986)

RISPOSTA. — Nell'ambito del piano di riclassificazione funzionale della rete delle ferrovie dello Stato, la linea Viterbo-Attigliano — originariamente facente parte di un gruppo di linee i cui servizi erano da riorganizzare funzionalmente a partire dal 1° giugno 1986 — è stata recentemente inserita nelle linee della «rete ferroviaria di interesse locale».

Per tale rete, orientativamente individuata in chilometri 1.918, a cura della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti sono in corso di

svolgimento approfondimenti e verifiche, d'intesa con l'Ente ferrovie dello Stato e le regioni interessate, al fine di determinare le linee che risulteranno insopprimibili perchè ritenute indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di autoservizi sostitutivi.

Circa il non raggiungimento della stazione di Roma Termini da parte dei treni da Viterbo, l'Ente ferrovie dello Stato ha fatto presente che i lavori attualmente in corso per il completamento della linea di cintura Maccarese-Roma San Pietro-Roma Trastevere, nonchè quelli per la sistemazione della galleria del Gianicolo, impediscono l'esercizio ferroviario sulla linea Roma-Viterbo tra le stazioni di Roma Trastevere e Roma Monte Mario; si tratta peraltro di una situazione di durata temporanea, per ovviare alla quale è stata adottata idonea organizzazione per agevolare al massimo l'utilizzo di autoservizi nel tratto di penetrazione nell'area urbana di Roma.

Per quanto riguarda la possibilità di realizzare un collegamento tra la stazione di Sipicciano e la linea direttissima Roma-Firenze, si fa presente che lo stesso risulta incompatibile con le caratteristiche di alta velocità della linea che non consentono ulteriori interconnessioni. Queste ultime infatti sono state concepite e intervallate per consentire a taluni treni a lungo percorso di disimpegnare, con uscita ed immediato successivo rientro sulla linea direttissima, il servizio viaggiatori solo in poche località particolarmente significative. Inoltre, in relazione alla prevista intensa utilizzazione della linea direttissima per servizi veloci a lungo percorso, non sussiste la possibilità di inserimento sulla stessa di circolazioni di altro tipo.

I viaggiatori provenienti da Viterbo possono comunque trovare opportune coincidenze nella stazione di Orte.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(20 agosto 1986)

POLLASTRELLI, COLAJANNI, IMBRIACO, GIOINO, CALICE, VALENZA, SALVATO, MONTALBANO, BELLAFIORE Vito, GHERBEZ. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che il comma 1-*ter* dell'articolo 4 del decreto-legge 3 aprile 1985, n. 114, convertito nella legge 30 maggio 1985, n. 211, prevede la sospensione delle ritenute alla fonte (escluse le ritenute sui redditi da capitale e quelli a titolo d'imposta), nel periodo 15 giugno 1985-30 giugno 1986, a favore dei soggetti residenti, alla data del 15 settembre 1983, nei comuni di Pozzuoli, Bacoli e Monte di Procida, colpiti dai noti fenomeni di bradisismo dell'area flegrea;

che analoghe disposizioni legislative prevedono la stessa sospensione d'imposta in caso di terremoti e altre calamità naturali;

che il comma 2-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 30 dicembre 1985, n. 791, convertito in legge 28 febbraio 1986, n. 46, stabilisce altresì che la somma relativa alla sospensione delle imposte dirette e dei contributi assistenziali e previdenziali non concorre alla formazione dell'imponibile ai fini dell'IRPEF e dell'ILOR;

che la normativa generale prevede che il possessore di solo reddito da lavoro dipendente, conseguito da un unico datore di lavoro, e coloro che sono soltanto titolari di una sola pensione, per i quali viene rilasciato il modello 101 o 201, adempiono la presentazione della dichiarazione annuale presentando o spedendo i citati certificati sostitutivi, a meno che non intendano far valere oneri deducibili per importi maggiori di quelli forfettariamente calcolati dal datore di lavoro, nel qual caso dovranno presentare il modello 740;

che il citato articolo 3, comma 2, del decreto-legge n. 791 del 1985, convertito in legge n. 46 del 1986, aggiuntivo e modificativo dell'articolo 4 del decreto-legge n. 114 del 1985, prevede che la riscossione dell'IRPEF sospesa venga effettuata, senza applicazione di interessi o soprattasse, sulla base delle dichiarazioni dei redditi relative ai periodi d'imposta medesimi, in dieci rate iscritte nei ruoli principali scadenti alla data prevista dall'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica n. 602 del 1973;

che allo stato, nelle istruzioni allegate al modello 740, approvato per i redditi del 1985, viene dato per scontato l'obbligo, per i lavoratori dipendenti e pensionati, titolari di un solo reddito, di presentare il modello 740 prescrivendo di decurtare dall'imposta emergente al rigo 52 l'importo corrispondente alle ritenute sospese, il cui recupero avverrà ad opera degli uffici finanziari con la procedura indicata innanzi (iscrizione a ruolo in dieci rate);

che la questione conduce però a due problematiche distinte: una sul piano della legittimità, l'altra, subordinata, nel merito;

che sul piano della legittimità si rileva che l'esonero dalla presentazione della dichiarazione, con l'invio o la consegna dei certificati sostitutivi 101 o 201, non cessa di avere vita anche in circostanze particolari quali la sospensione delle ritenute a titolo d'acconto;

che sul piano del merito v'è da sottolineare che l'omissione dal certificato sostitutivo dell'indicazione dell'imposta sospesa induce il titolare di redditi di siffatta specie a determinare l'imposta sospesa egli stesso, attraverso la compilazione del modello 740, non essendo in moltissimi casi a conoscenza della quantità dell'imposta da dichiarare sul modello. Detta compilazione dovrà essere necessariamente affidata ad esperti, in quanto sovente il lavoratore e il pensionato incontrerebbero serie difficoltà nella compilazione, con conseguenti immancabili errori di calcolo che certamente non sarebbero d'aiuto per il Ministero competente;

che la questione sollevata non è circoscritta dal momento che interessa, per la sola Pozzuoli, circa 10.000 contribuenti (lavoratori dipendenti e pensionati), che sino all'anno scorso si sono limitati alla presentazione dei modelli 101 e 201, ed altrettante decine di migliaia di contribuenti delle zone terremotate o colpite da calamità naturali,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga opportuna una esemplificazione della procedura, prescrivendo in via amministrativa che il datore di lavoro rielabori i modelli 101 e 201, indicando l'imposta sospesa per effetto dei benefici derivanti dalla legge e consentendo al lavoratore e al pensionato titolare di un solo reddito di continuare ad adempiere gli obblighi fiscali, presentando il solo certificato sostitutivo.

La soluzione prospettata innanzi risolverebbe anche un'altra questione di ordine pratico che riguarda percettori di redditi di diversa natura i

quali, vigendo tali disposizioni, sono costretti a calcolare prima l'imposta sospesa sui redditi soggetti a ritenuta a titolo d'acconto e, successivamente, ad impostare il modello 740 detraendo dall'imposta da versare quella sospesa.

(4-02947)

(8 maggio 1986)

RISPOSTA. — Non sembra possibile, in via amministrativa, operare nel senso dalle signorie loro onorevoli auspicato, in quanto l'obbligo — da parte dei soggetti residenti nelle zone disastrate che hanno beneficiato della sospensione delle ritenute d'acconto — di presentare la dichiarazione dei redditi modello 740 o modello 740/S è prescritto espressamente dalla legge. Precisamente l'articolo 4, comma 1-*quater*, del decreto-legge 3 aprile 1985, n. 114, convertito con modificazioni nella legge 30 maggio 1985, n. 211, che ha sostituito il comma 2 dell'articolo 13-*quinquies* della legge 24 luglio 1984, n. 363, stabilisce: «Ai soggetti di cui al precedente comma 1», riguardante sia i soggetti residenti nei comuni colpiti dai terremoti del 29 aprile e del 7 e 11 maggio 1984, sia i soggetti residenti, alla data dal 15 settembre 1983, nei comuni colpiti dal bradisismo, per il rinvio operato dal precedente comma 1-*ter*, «relativamente ai periodi di imposta nei quali opera la sospensione ivi prevista, non si applica l'esonero dalla presentazione della dichiarazione dei redditi di cui all'articolo 1, quarto comma, lettera *d*), del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni)».

Detto esonero è appunto quello relativo all'invio del modello 101 in luogo della presentazione della dichiarazione; sicchè l'espressione «non si applica l'esonero della presentazione della dichiarazione dei redditi di cui» non può che intendersi nel senso che, nella fattispecie ipotizzata, ricorre comunque l'obbligo della presentazione della dichiarazione dei redditi modelli 740 e 740/S. Ciò è stato espressamente riportato nelle istruzioni generali di compilazione unite ai modelli predetti, rispettivamente, al paragrafo 6 e al paragrafo 4.

Analogo orientamento va ovviamente applicato anche nei riguardi dei pensionati, in quanto le particolari disposizioni della legge 30 marzo 1981, n. 119 (articoli 1 e 2), modificata dalla legge 14 novembre 1981, n. 645 (articolo 3), che hanno esonerato anche dall'invio del nuovo modello 201 i pensionati in possesso di un unico reddito di pensione, si muovono nell'ambito applicativo di cui al citato articolo 1, quarto comma, lettera *d*), del decreto del Presidente della Repubblica n. 600 del 1973.

Con riferimento all'ultima parte dell'interrogazione, riguardante le modalità del calcolo per detrarre l'IRPEF sospesa da quella da versare all'ordinaria scadenza, si fa presente che il problema, per l'anno in corso (dichiarazione 740/86 per i redditi posseduti nel 1985), concerne i soli residenti nei comuni colpiti dal bradisismo e che, all'uopo, è stato diramato apposito telegramma esplicativo.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(12 agosto 1986)

POLLASTRELLI, BONAZZI, CANNATA, GIURA LONGO, POLLINI, SEGA, VITALE. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che l'articolo 6 della legge 23 marzo 1981, n. 93, ha parificato a tutti gli effetti gli amministratori delle comunità montane a quelli dei comuni, estendendo loro non solo tutta la normativa vigente in materia di indennità di carica e di presenza e quindi del relativo trattamento tributario, ma anche le disposizioni legislative, regolamentari, amministrative da emanarsi in materia;

che sussiste tuttora qualche incertezza interpretativa a livello locale (per esempio a Viterbo, ove è instaurato già un contenzioso con l'ufficio delle imposte dirette) in merito al trattamento fiscale cui assoggettare gli emolumenti corrisposti agli amministratori delle comunità montane, derivante dal disposto della risoluzione ministeriale n. 8/665 del 20 maggio 1980, antecedente all'emanazione della citata legge n. 93 del 1981, che assimilava tali redditi a quelli da lavoro autonomo,

gli interroganti, stante anche la prossima scadenza della dichiarazione dei redditi 1986, chiedono se non si ritiene doveroso e opportuno emanare disposizioni in via amministrativa circa la parificazione di tali compensi a quelli degli amministratori comunali e provinciali anche sotto l'aspetto del trattamento tributario, come già richiesto peraltro sin dal 18 giugno 1984 dall'Unione nazionale dei comuni e delle comunità ed enti montani.

(4-02986)

(22 maggio 1986)

RISPOSTA. — L'indirizzo interpretativo dell'amministrazione in merito all'applicazione della norma di cui all'articolo 6 della legge 23 marzo 1981, n. 93, è nel senso della parificazione ai fini tributari delle indennità percepite dagli amministratori delle comunità montane a quelle spettanti agli amministratori comunali e provinciali.

È da ritenersi infatti che per effetto del doppio rinvio operato dalla succitata legge n. 93 alla legge n. 632 del 18 dicembre 1979 e da questa al «trattamento fiscale» delle indennità di carica di cui alla legge 22 aprile 1974, n. 169, la stessa disciplina fiscale prevista da tali disposizioni debba applicarsi anche alle indennità percepite dagli amministratori delle comunità montane con conseguente detassazione nella misura del 30 per cento del loro ammontare.

Si deve pertanto intendere revocata la risoluzione ministeriale n. 8/665 del 20 maggio 1980 che, in data anteriore alla ripetuta legge 23 marzo 1981, n. 93, aveva dato una diversa qualificazione reddituale alle indennità di cui trattasi. In tal senso l'amministrazione, nel più ampio quadro della disciplina tributaria riguardante i compensi spettanti agli amministratori locali alla luce anche delle disposizioni della legge 27 dicembre 1985, n. 816, provvederà a fornire istruzioni ai dipendenti uffici, mediante emanazione di una circolare esplicativa di tutta la materia.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(12 agosto 1986)

RIGGIO. — *Al Ministro del tesoro.* — Premesso:

che si verificano notevoli ritardi nella liquidazione delle pensioni del personale delle varie amministrazioni dello Stato che va in quiescenza;

che tale grave carenza arreca un danno economico rilevante agli interessati,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti e quali misure intende adottare per eliminare l'ingiustificato fenomeno.

(4-02626)

(19 dicembre 1986)

RISPOSTA. — Si fa preliminarmente presente che la legge 7 luglio 1985, n. 428, ha conferito al Governo delega ad emanare apposite norme intese ad accelerare la liquidazione delle pensioni a favore del personale statale, stabilendo rigorose scadenze entro le quali le amministrazioni di appartenenza devono trasmettere alle direzioni provinciali del tesoro i decreti concessivi del trattamento di quiescenza e prevedendo, in caso di inosservanza delle scadenze medesime, la responsabilità amministrativa e contabile degli impiegati preposti all'espletamento dei relativi adempimenti.

In attuazione della delega legislativa, è stato quindi emanato il decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1986, n. 138, recante nuove norme in materia di liquidazione del trattamento di quiescenza a favore dei dipendenti dello Stato, in conformità ai criteri direttivi fissati nella stessa legge di delega.

In particolare, l'articolo 5, che ha riformulato il testo dell'articolo 155 del testo unico sulle pensioni ordinarie, ha introdotto due significative innovazioni, stabilendo che i competenti uffici di ragioneria, entro 30 giorni dal ricevimento, debbono trasmettere i decreti concessivi di pensione alle direzioni provinciali del tesoro, le quali provvederanno direttamente all'apertura delle relative partite di spesa fissa, sulle quali verrà disposto il pagamento dei trattamenti economici attribuiti.

L'articolo 7 ha poi disposto che il pagamento del trattamento provvisorio di pensione, eventualmente liquidato ai dipendenti civili e militari dello Stato, venga effettuato direttamente dalle direzioni provinciali del tesoro, previa apposita comunicazione da parte delle amministrazioni di appartenenza, eliminando in tal modo gli onerosi adempimenti e gli inevitabili ritardi connessi con le operazioni di conguaglio in sede di emissione della pensione definitiva.

Lo stesso articolo 7 ha infine previsto che i dirigenti e il personale degli uffici competenti a liquidare e a disporre il pagamento del suddetto trattamento provvisorio siano direttamente responsabili dei ritardi cagionati nell'espletamento dei relativi adempimenti e, in tale eventualità, passibili delle sanzioni disciplinari di cui all'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3. Tale disposizione viene estesa ai dirigenti degli uffici comunque interessati alla liquidazione e al pagamento delle pensioni ai pubblici dipendenti.

In relazione a quanto precede, questa amministrazione è dell'avviso che i termini rigorosi stabiliti dalla nuova normativa e le sanzioni poste a garanzia della loro puntuale applicazione consentiranno di eliminare o

quanto meno di ricondurre a casi del tutto eccezionali la situazione denunciata dalla signoria vostra onorevole.

Il Ministro del tesoro
GORIA

(30 agosto 1986)

RIGGIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso:

che l'ufficio di collocamento della città di Palermo è giornalmente frequentato da migliaia di lavoratori disoccupati in cerca di lavoro, che spesso danno adito a spiacevoli inconvenienti;

che le autorità locali non hanno messo in atto alcun provvedimento per assicurare l'ordinato afflusso dei cittadini utenti del servizio,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intende adottare per assicurare ordine e garantire ai lavoratori la possibilità di usufruire di un servizio pubblico senza pestaggi e baruffe.

(4-02716)

(12 marzo 1986)

RISPOSTA. — La crisi del settore edilizio siciliano ha incrementato notevolmente il numero dei disoccupati che si presentano quotidianamente agli uffici di collocamento di Palermo. Tale afflusso (circa 34.000 persone nel solo mese di febbraio) ha creato notevoli disfunzioni nella attività dei suddetti uffici, mettendo al contempo in evidenza la carenza di personale e la ristrettezza dei locali. Si sono avuti così degli episodi di intemperanza, a seguito ai quali le forze di polizia hanno adottato servizi di vigilanza giornaliera, tali da garantire il normale svolgimento del lavoro negli uffici.

Il prefetto di Palermo, fin dal mese di febbraio, ha richiamato l'attenzione degli organi dell'amministrazione regionale sulla necessità di assumere opportuni interventi per potenziare gli uffici di collocamento e prevenire possibili disordini. Contestualmente le inadeguatezze riscontrabili nel settore hanno indotto il personale che vi presta servizio ad intraprendere azioni di sciopero a sostegno di una pluralità di richieste di natura organizzativa e strutturale atte ad assicurare rapidità ed efficienza nel servizio e ad offrire garanzie per la sicurezza degli impiegati.

Nonostante dette richieste siano state accolte da parte dell'amministrazione sovraordinata, i benefici che avrebbero dovuto conseguire alla loro attuazione sono stati inizialmente vanificati dalle straordinarie aspettative suscitate nell'ambito dei disoccupati dal decreto-legge 12 febbraio 1986, n. 14, recante provvedimenti urgenti e straordinari per consentire all'amministrazione comunale di Palermo l'assunzione di mille operai edili non occupati. Ciò ha fatto registrare un'ulteriore impennata del numero dei lavoratori che quotidianamente si sono presentati all'ufficio di collocamento, in attesa della graduatoria per l'assunzione straordinaria.

La situazione si è infine normalizzata nei giorni successivi al 17 marzo, data di pubblicazione della graduatoria degli aspiranti al collocamento,

allorchè l'afflusso giornaliero del pubblico si è ridotto ad una media di 1.500 persone.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(8 agosto 1986)

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

che con l'entrata in vigore dell'orario estivo le ferrovie dello Stato procederanno all'abolizione di una serie di corse nel tratto Napoli-Castellammare-Gragnano e precisamente dei treni 12987, 12985, 12927, 12928, 12932 e 12948;

che con tale orario l'ultimo treno da Napoli per Castellammare partirà alle 20,52 con arrivo alle 21,40, mentre il primo treno da Castellammare per Napoli partirà alle 3,54 con arrivo alle 4,36, per cui si avrà un vuoto di arrivi e partenze di circa sei ore;

considerato;

che tali drastiche riduzioni colpiscono in modo particolare i lavoratori pendolari soggetti a turni nel momento in cui per le gravi carenze della Circumvesuviana vi è un aumento di viaggiatori;

che queste riduzioni avvengono in un periodo quale quello estivo in cui sarebbe invece opportuno un aumento delle corse per sostenere adeguatamente il turismo e il termalismo di questa zona,

l'interrogante chiede di sapere se si intende intervenire perchè le ferrovie dello Stato recedano da tale decisione.

(4-02955)

(20 maggio 1986)

RISPOSTA. — Occorre premettere che l'offerta dei servizi prodotti dall'Ente ferrovie dello Stato è il risultato di una complessa serie di valutazioni e di interventi tesi ad ottimizzare le risorse per soddisfare le prioritarie esigenze della clientela. Peraltro una cospicua attività viene spesa per verificare la produttività delle scelte operate, attività che, per quanto concerne i treni viaggiatori, si estrinseca nella verifica dell'utilizzazione dei singoli convogli con conseguente diversa allocazione delle risorse impiegate, nell'eventualità che se ne riscontri la necessità.

È in tale contesto che l'Ente ferrovie dello Stato ha proceduto, a decorrere dal 1° giugno 1986, alla soppressione per scarsa utilizzazione dei treni 12983, 12986, 12985, 12927, 12928, 12929, 12932 (Torre Annunziata Centrale-Gragnano), 12987 e 12988 (Gragnano-Torre Annuziata Centrale-Napoli). L'ente ferroviario è addivenuto all'adozione del provvedimento di soppressione dopo aver accertato che la frequentazione sui suddetti treni era pressochè nulla in molti casi o con valori medi del tutto esigui (treno 12948: 16 viaggiatori; treno 12987: 9 viaggiatori; treni rimanenti: da uno a 5 viaggiatori).

Comunque, per venire incontro ad esigenze rappresentate nel corso di una recente riunione tenutasi presso la direzione compartimentale di Napoli con il sindaco di Castellammare, a decorrere dal 4 giugno 1986, è stato istituito un treno, con partenza da Torre Annunziata Centrale alle ore 22,36 e con

arrivo a Gragnano alle ore 22,59, al fine di assicurare un ultimo collegamento nelle ore serali da Napoli a Castellammare e Gragnano con coincidenza a Torre Annunziata Centrale.

Come è stato già fatto presente nel corso della citata riunione, costituirà oggetto di attento esame l'utilizzazione di detto treno, che sarà mantenuto solo in presenza di risultati giustificativi delle risorse impiegate.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(3 settembre 1986)

VECCHI, DE TOFFOL. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso che agli onorevoli Ministri sopra richiamati spetta il compito di controllo sulla Federconsorzi in quanto nominano parte dei sindaci revisori,

gli interroganti chiedono di sapere se siano a conoscenza della preoccupante situazione in cui si trova il maggiore consorzio agrario provinciale nel paese, quello di Ferrara, per la crisi gestionale e finanziaria che lo colpisce. Tale consorzio, che è stato per molti anni la più efficiente e articolata struttura del genere operante in Italia al servizio di una agricoltura tra le più avanzate, sta da alcuni anni sprofondando in una situazione di estremo degrado con la chiusura delle agenzie (circa 70 su 130), l'eliminazione di numerose attività (officine, mulino, mangimificio), l'alienazione di parte del patrimonio, come la Banca di credito agrario, con ripercussioni negative sul piano economico e sociale per l'intera provincia.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali iniziative i Ministri in indirizzo, ognuno nell'ambito delle proprie competenze, intendano promuovere ai fini di:

sollecitare una profonda riforma della Federconsorzi per accrescerne e renderne più chiaro il carattere cooperativo aperto al concorso di tutti gli operatori agricoli e cooperativi senza alcuna discriminazione;

favorire la realizzazione di servizi sempre più efficienti e qualificati a supporto di una agricoltura moderna produttivamente e tecnologicamente avanzata;

impedire che strutture e patrimoni tecnico-professionali come quelli del consorzio agrario di Ferrara siano dispersi, anzichè adeguatamente ristrutturati e qualificati per favorire lo sviluppo agricolo nell'interesse generale del paese.

(4-02551)

(29 gennaio 1986)

RISPOSTA. — Si premette che il consorzio agrario provinciale di Ferrara si trova ad affrontare problemi che in gran parte devono essere ricondotti alle difficoltà di ordine generale in cui da tempo versa il mondo agricolo.

Per far fronte a tali problemi, da qualche anno gli amministratori del consorzio hanno intrapreso un processo di ristrutturazione che ha comportato, dal 1980 al 1985, la seguente evoluzione aziendale:

punti di vendita: dei 131 operanti nel 1980, ne sono stati chiusi 62; attualmente sono quindi in esercizio 69 punti di vendita, 8 dei quali retti da personale con rapporto di rappresentanza con deposito;

attività cessate: nel giugno del 1982 è stato chiuso il mulino; nel luglio del 1982 è stata chiusa l'officina, affidando il servizio di assistenza a officine convenzionate; nel maggio del 1983 è stato chiuso il mangimificio;

situazione occupazionale: il personale operante nei punti di vendita e nelle attività cessate è stato in parte assorbito in altri settori dell'azienda. Comunque, anche se il personale ha subìto, dal 1980 al 1985, una consistente riduzione, passando da 522 a 378 unità, sono stati accordati incentivi per l'esodo volontario e nessun dipendente è stato licenziato;

volume d'affari: è quasi raddoppiato, passando da 161 miliardi di lire del 1980 ai 314 miliardi del 1983.

L'attuale amministrazione, in carica dall'aprile del 1985, preseguendo la ristrutturazione intrapresa dalla precedente amministrazione ed avvalendosi del contributo tecnico-scientifico di una società di consulenza aziendale, sta operando una serie di interventi intesi ad assicurare una maggiore dinamicità all'organizzazione, al fine di raggiungere il riequilibrio economico-finanziario dell'ente, nel rispetto dei suoi compiti istituzionali e con la piena utilizzazione delle potenzialità interne.

In particolare:

sotto il profilo finanziario, sono state poste in atto iniziative intese ad alleggerire la esposizione finanziaria dell'ente (riconversione dei debiti da breve a medio-lungo termine, accelerazione delle procedure d'incasso, ottimizzazione della gestione di tesoreria);

sotto il profilo patrimoniale, si è proceduto ad operazioni di smobilizzo di beni non indispensabili al funzionamento aziendale, quali il pacchetto azionario della Banca di credito agrario di Ferrara (cessione avvenuta nell'ottobre del 1985), e attrezzature obsolete. Inoltre sono in fase di attuazione ristrutturazioni di particolari attività, quali quelle di stoccaggio e di essiccazione del mais;

sotto il profilo economico-commerciale, sono state attivate iniziative intese ad incrementare i volumi di vendita, a migliorare la redditività aziendale e a contenere i costi di magazzinaggio;

sotto il profilo organizzativo, è in fase di realizzazione una nuova struttura organizzativa per conferire all'ente una dinamicità più efficiente e qualificata, nell'interesse della popolazione agricola ferrarese, mediante la creazione di nuove figure professionali, la ridefinizione di ruoli già esistenti, l'aggiornamento professionale dei dipendenti.

Per quanto concerne poi la riforma della Federazione italiana dei consorzi agrari, è necessario premettere che tanto i consorzi agrari provinciali che la loro federazione nel tempo sono stati soggetti a riforme nella loro natura e nel loro ordinamento, fino al vigente assetto giuridico-istituzionale previsto dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

Detto decreto legislativo, nel ricondurre i consorzi agrari e la loro federazione nell'orbita del diritto privato, ha loro assegnato la natura originaria di società cooperative a responsabilità limitata, regolate dallo

stesso decreto legislativo e, per quanto in esso non disposto, dalle norme dettate dagli articoli 2514 e seguenti del codice civile.

Ai sensi dell'articolo 7 del medesimo decreto, la Federazione italiana dei consorzi agrari è una società cooperativa composta da altre cooperative — i consorzi agrari provinciali — alle quali aderiscono liberamente i produttori agricoli, specie piccoli. Sempre in virtù dello stesso articolo, tale adesione, oltre che volontaria, è alla portata di tutti i produttori agricoli che desiderano assumere le responsabilità connesse alla qualifica di socio. Peraltro anche i non soci possono usufruire di servizi e benefici offerti dai consorzi agrari, alle stesse condizioni previste per i soci.

Il vigente ordinamento dei consorzi agrari e della loro federazione lascia ampi margini per l'adozione di tutte le iniziative che si dovessero rendere necessarie per adeguare strutture e organizzazione alle esigenze del mondo agricolo, peraltro in continua evoluzione. In tale possibilità rientra anche la realizzazione di servizi sempre più efficienti e qualificati, ma detta realizzazione è demandata all'autonoma valutazione dei competenti organi degli enti interessati, liberamente eletti dalla base sociale.

Occorre comunque precisare che le situazioni dei consorzi agrari provinciali — che invero, nelle attuali difficoltà che il mondo agricolo attraversa, presentano aspetti di delicatezza — vengono attentamente seguite da questo Ministero che, nell'ambito dei poteri attribuiti dalla legge e ove ricorrano le condizioni dalla stessa legge previsti, non manca di adottare i necessari provvedimenti per la salvaguardia di strutture e di patrimoni tecnico-professionali, come quelli del consorzio agrario di Ferrara.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(12 agosto 1986)