SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 112

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 18 al 22 settembre 1986)

INDICE

BERNASSOLA ed altri: Sulle iniziative che il Governo italiano intende intraprendere per garantire il rispetto dei diritti umani in Cile, in relazione a quanto verificatosi in occasione dello sciopero nazionale proclamato in quel paese (3121) (risp. AGNELLI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 2215

FONTANARI: Sull'entrata in funzione del tribunale amministrativo regionale di Trento (2391) (risp. AMATO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*) 2216

Per un intervento volto ad ovviare al costante ritardo sull'orario previsto registrato dal treno accelerato 2360, in servizio sulla linea Bologna-Bolzano (3143) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2216

FOSCHI: Sull'opportunità di modificare le attuali disposizioni sulle modalità di espletamento dell'esame di guida (2950) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2217

GIANOTTI: Sulle valutazioni del Governo in merito all'attuale situazione politica in Argentina e sull'opportunità di contribuire alla ripresa economica di quel paese (2906) (risp. AGNELLI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 2217

PASQUINI, MILANI Armelino: Sull'attuazione del piano sanitario predisposto dal FAI nella regione del Tana Beles (Etiopia) (3172) (risp. FORTE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 2219

PINTO Biagio: Sui motivi del mancato funzionamento presso la stazione ferroviaria di Salerno dei tabelloni che segnalano gli arrivi e le partenze dei treni (3082) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2220

RIGGIO: Sulle iniziative che si intende adottare in relazione alle carenze del servizio del trasporto aereo per e dalla Sicilia (2922) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2220

SELLITTI: Per un intervento volto ad introdurre le dovute garanzie di sicurezza nell'esercizio del trasporto pubblico di passeggeri, in relazione alle recenti sciagure di Pesaro e di Catania (2287) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2223

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

BERNASSOLA, MANCINO, JERVOLINO RUSSO, MARTINI, LOTTI Angelo, CODAZZI, CONDORELLI, D'AGOSTINI, CECCATELLI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere:

quali iniziative intende intraprendere con urgenza presso il Governo cileno e in sede internazionale perchè sia garantita la difesa dei diritti umani violati dalle forze di sicurezza cilene in occasione dello sciopero nazionale in corso in quel paese;

se è al corrente della morte a Santiago di tre dimostranti che chiedevano libertà e democrazia per il loro paese, del ferimento di altri e dell'arresto di molti giovani cileni.

Gli interroganti chiedono inoltre al Governo di conoscere l'esito delle sue iniziative in proposito.

(3 luglio 1986) (4-03121)

RISPOSTA. — Dopo il rifiuto da parte del regime del generale Pinochet di affrontare un dialogo con lo schieramento dei partiti riuniti nell'accordo nazionale dell'agosto 1985, la creazione dell'*Asamblea de la civilidad* nella scorsa primavera ha segnato un passo importante con la creazione di una base e di un consenso sociale alle richieste dei partiti cileni nei confronti della Giunta. L'annuncio di una politica di «disobbedienza civile» e la grande manifestazione svoltasi per il 2-3 luglio ultimi scorsi dalle forze di opposizione hanno causato un inasprimento della repressione da parte governativa. Si sono quindi verificati, sia precedentemente alla manifestazione che durante la stessa ed in tempi immediatamente successivi, episodi estremamente gravi che hanno sollevato preoccupazione e indignazione nell'opinione pubblica mondiale.

Come è noto le relazioni bilaterali tra Italia e Cile sono dal 1973 volutamente mantenute ad un livello che rispecchia il nostro totale dissenso nei confronti del regime dittatoriale instaurato in quel paese. L'Italia si è così fatta propositrice, insieme ad altri paesi, delle successive risoluzioni di condanna approvate dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nei confronti del Cile.

In un quadro europeo abbiamo poi deciso, insieme ai *partners* comunitari, di seguire dappresso ogni evoluzione della politica interna cilena sostenendo presso ogni istanza e ad ogni livello la necessità che un dialogo venga instaurato dalle autorità di quel paese con l'opposizione, nel più breve tempo possibile, allo scopo di evitare altresì la degenerazione violenta dell'opposizione stessa. L'Italia si propone di mantenere uno stretto coordinamento con i dodici, con le organizzazioni internazionali e con gli altri paesi interessati per seguire l'evoluzione politica in Cile e per incoraggiarne l'indirizzo verso un ripristino delle istituzioni democratiche.

Anche recentemente, a seguito dello sciopero del 2-3 luglio ultimi scorsi, non si è mancato di esprimere la nostra viva preoccupazione per la mancanza di concreti progressi in senso democratico e per gli atti di violenza verificatisi in occasione della manifestazione.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
AGNELLI

(16 settembre 1986)

FONTANARI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quando potrà finalmente entrare in funzione il tribunale amministrativo regionale di Trento.

(4-02391)

(29 novembre 1985)

RISPOSTA. — Il Consiglio di presidenza della giustizia amministrativa, dopo aver espresso nelle sedute del 9 maggio e 12 settembre 1985 parere favorevole alla designazione, da parte del consiglio provinciale di Trento, dei dottori Lino Maroni e Delio Pace, nella seduta del 27 febbraio ultimo scorso ha deliberato sia la nomina del presidente del tribunale di giustizia amministrativa del Trentino-Alto Adige (sede di Trento) nella persona del dottor Fausto Saija, sia il trasferimento d'ufficio, con il consenso degli interessati, dei consiglieri di TAR Paolo Turco, Santo Balba e Pio Guerrieri presso il detto tribunale.

Il Sottosegretario di Stato
alla Presidenza del Consiglio dei ministri
AMATO

(8 agosto 1986)

FONTANARI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se il Ministero sia al corrente:

che il treno 2360, accelerato in servizio sulla linea Bologna-Bolzano dal 1° giugno 1986, accumula ogni giorno circa quaranta minuti di ritardo, provocando disservizio e notevole disagio alle centinaia di pendolari che si servono del mezzo ferroviario per i quotidiani spostamenti Bologna-Verona, Verona-Trento e Trento-Bolzano;

che quasi tutto il ritardo lamentato si accumula nel tratto Bologna-Verona per cause tecniche che allo stato sembrano difficilmente eliminabili (linea ad unico binario e precedenza ai convogli veloci e internazionali).

Per conoscere altresì se il Ministero non ritenga opportuno lo sdoppiamento del treno, in modo che almeno sulla tratta Verona-Bolzano il servizio possa risultare accettabile, atteso anche che il fenomeno del pendolarismo esiste e ha significato solo su distanze circoscritte.

(4-03143)

(17 luglio 1986)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che in effetti l'andamento del treno 2360 negli ultimi tempi non è risultato soddisfacente, soprattutto nella tratta Bologna-Verona, a causa dei motivi già noti all'onorevole interrogante, con conseguenze particolarmente negative per i viaggiatori pendolari in partenza da Verona verso Trento e Bolzano.

Per la soluzione del problema, che era già allo studio dei competenti uffici ferroviari dal 18 agosto ultimo scorso, è stato adottato il seguente provvedimento: le carrozze del treno 2360 provenienti da Bologna sono state limitate a Verona; la partenza in orario da Verona verso Trento è garantita con un treno originario da Verona.

Il collegamento Bologna-Trento è comunque assicurato con trasbordo: fra i due treni se il primo è in orario oppure, in caso di ritardo del primo, mediante utilizzazione dei successivi treni 1322 e 7882.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(18 settembre 1986)

FOSCHI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se sia al corrente che la notevole proliferazione delle autoscuole ha comportato per diverse di esse, per ragioni di sopravvivenza commerciale, l'assunzione di metodi, nei riguardi dei preposti alle abilitazioni alla guida, da parte del Ministero dei trasporti, quanto meno discutibili e non molto chiari, in ordine alla corresponsione di presunti compensi;

se non ritenga che taluni metodi discutibili usati per l'abilitazione alla guida dei veicoli a motore potrebbero essere eliminati se gli esami fossero gestiti da una specifica commissione e non da un singolo esaminatore della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

se non convenga sulla opportunità di giungere al divieto per i candidati autodidatti e quindi per esercitazioni alla guida su strada di pubblico interesse con autoveicoli sprovvisti di specifici doppi comandi, allo scopo di armonizzare il nostro paese a quelli europei maggiormente industrializzati.

(4-02950)

(8 maggio 1986)

RISPOSTA. — Nel disegno di legge (atto Senato 1878), già approvato alla Camera e attualmente all'esame del Senato, contenente norme per l'istituzione della patente di guida comunitaria, in attuazione della direttiva CEE n. 1263 del 4 dicembre 1980, è prevista anche una migliore regolamentazione della materia sia per quanto riguarda le autoscuole sia per la pubblicità degli esami.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(18 settembre 1986)

GIANOTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In considerazione della presenza di una numerosa colonia italiana in Argentina, dei tradizionali rapporti di amicizia con quel paese e dei suoi problemi per realizzare la ripresa dagli anni bui della dittatura militare,

l'interrogante chiede di conoscere il punto di vista del Governo sulla presente situazione in Argentina.

L'interrogante desidera sottolineare la necessità che il nostro paese contribuisca alla ripresa in particolare dell'economia argentina, anche in relazione alla decisione, annunciata dal presidente Alfonsin, di avviare la

costruzione di una nuova capitale della Repubblica, come grande operazione di ristrutturazione dell'economia nazionale.

(6 maggio 1986) (4-02906)

RISPOSTA. — L'Italia segue con attenzione l'evolversi della situazione politica interna argentina ed è attivamente impegnata a sostenere gli sforzi del presidente della Repubblica Raul Alfonsin per difendere e consolidare il regime democratico recentemente restaurato nel suo paese.

In numerose occasioni il Governo italiano ha espresso il suo vivo apprezzamento per il processo di risanamento interno avviato dal nuovo Governo con coraggio ed affrontando non poche difficoltà e incomprensioni. Siamo infatti convinti che solo attraverso la creazione di strutture democratiche a tutti i livelli e in tutti i settori potranno essere gettate le basi per creare le condizioni di pacifica convivenza che garantiscano il progresso economico e sociale del popolo argentino.

In particolare il nostro Governo ha voluto mostrare solidarietà ed appoggio al presidente Alfonsin in occasione del fallito attentato di cui è stato vittima nel maggio ultimo scorso. L'azione del nuovo Governo, che si è posto come garante e strenuo difensore dei diritti umani e delle libertà democratiche, viene apertamente sostenuta dal nostro paese contro quanti invece in Argentina ancora non si rassegnano alla vita democratica faticosamente conquistata.

Il presidente Alfonsin unisce all'impegno nel consolidamento del sistema democratico interno un'intensa opera di rilancio della politica estera del proprio paese, condannato per anni all'isolamento dal regime dittatoriale che vi era vigente. L'Italia non può non apprezzare la moderazione e il valido contributo fornito nell'appoggiare l'esercizio di Contadora, che giudichiamo come l'unico strumento in grado di riportare la pace nell'area centroamericana.

Del pari condividiamo l'impegno argentino per creare forme di integrazione con i paesi vicini sia in campo politico che in campo economico e per promuovere la cooperazione regionale come garanzia contro il pericolo di destabilizzazione delle democrazie recentemente restaurate in gran parte dell'America Latina.

Per quanto riguarda il profilo finanziario si fa presente che dallo scorso febbraio sono in atto le misure economiche volte alla realizzazione della seconda fase del piano Austral varato dalle autorità argentine nel giugno del 1985. I recenti provvedimenti tengono conto di una situazione non più condizionata da iperinflazione e tendono al rilancio della produzione, degli investimenti e delle esportazioni passando da un regime dei prezzi congelati ad un regime di prezzi controllati.

Si è pertanto dell'avviso che la situazione economica argentina, anche se la normalizzazione è ancora lontana, mostri segni di ripresa e che la stessa, perseverando la rigorosa azione governativa in campo economico, potrà consolidarsi nel tempo per effetto della stabilizzazione del tasso di inflazione a livelli accettabili e della stretta collaborazione fra le autorità statali e i settori economici e sociali interessati.

In ordine poi alla collaborazione economica tra l'Italia e l'Argentina si segnala che, in sede di commissione mista tenutasi a Buenos Aires nel dicembre 1985, sono stati riallacciati rapporti economici nei vari settori

produttivi. Inoltre, nell'intento di favorire con una certa immediatezza i flussi esportativi italiani e di contribuire in qualche modo alla ripresa argentina, sono stati messi a disposizione di quel Governo (per il triennio 1986-1988) crediti di aiuto pari a 180 milioni di dollari USA, che potranno essere utilizzati anche in *mixing* con crediti all'esportazione.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
AGNELLI

(16 settembre 1986)

PASQUINI, MILANI Armelino. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Considerati la dimensione e la complessità del progettato intervento del FAI nella regione del Tana Beles (Etiopia) e il valore e la delicatezza della parte relativa alle operazioni di assistenza sanitaria per le popolazioni coinvolte,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se corrisponde al vero che la elaborazione di una ipotesi di piano sanitario da attuare nella suddetta regione era stata affidata dal FAI — anche in relazione ai caratteri di emergenza e di rapidità che erano richiesti — alla organizzazione denominata Cestas, la cui esperienza già nota era stata sperimentata e apprezzata dalle strutture della cooperazione allo sviluppo;

se corrisponde al vero che successivamente il FAI avrebbe invece ritenuto di interrompere tale collaborazione e di rivolgersi ad altre organizzazioni, delle quali allo stato non si conoscono la data di costituzione e lo statuto e prima di tutto le capacità e possibilità di rapido intervento per piani di emergenza in paesi del terzo mondo;

se tutto ciò non comprometta l'attuazione del progetto preventivo per la regione già richiamata tenendo anche presente che l'insorgere della stagione delle piogge, complicando a dismisura tutti i problemi da affrontare, rende ancor più complessa e difficile la messa in opera dello stesso piano sanitario;

le ragioni per le quali si è eventualmente addivenuti a tale cambiamento, i criteri che avrebbero presieduto alla nuova scelta, il tipo di convenzione stipulata o in via di formazione e quali garanzie si abbiano che il piano sanitario venga attuato secondo tempi e modalità rispondenti alle necessità e alle urgenze delle popolazioni.

(4-03172)

(22 luglio 1986)

RISPOSTA. — Le iniziative che il FAI su richiesta del Governo etiopico ha già avviato nelle regioni del Wollo e del Tana Beles furono identificate nel corso di una missione in Etiopia cui presero parte, oltre che esperti del servizio, rappresentanti del CICS, del CESINT e del CESTAS, ossia degli organismi non governativi che, tra quelli contattati, avevano manifestato interesse e disponibilità ad assumersi l'impegno di collaborare alla stesura dei programmi di dettaglio e quindi alla loro esecuzione.

Considerate l'entità e la complessità dei programmi, la varietà degli interventi previsti, l'esigenza di conferire rapidità e flessibilità alle azioni

da intraprendere riducendo al minimo gli oneri gestionali e articolandole opportunamente con riguardo alle diverse realtà sociali e geografiche in cui si devono sviluppare, fu deciso, d'accordo con i suddetti organismi, di coinvolgere nella realizzazione dei programmi più organizzazioni non governative, in possesso dei requisiti richiesti dalla legge n. 73 e dotate di comprovata esperienza e capacità.

Si giunse così alla firma delle due seguenti convenzioni:

1) con il CICS-CESINT per il programma nel Tana Beles, che deve integrarsi nel più grosso progetto in corso d'opera;

2) con il CESTAS per il programma del Wollo, che va ad integrarsi con le altre azioni di riabilitazione nell'area affidata ad un'altra organizzazione non governativa (CISP - Ricerca e Cooperazione) basate su attività di *food for work*.

Si assicura infine il massimo impegno a controllare lo sviluppo delle attività e dei programmi.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
FORTE

(22 settembre 1986)

PINTO Biagio. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere perchè alla stazione ferroviaria di Salerno non funzionano i tabelloni installati da circa un anno per la segnalazione degli arrivi e delle partenze dei treni.
(4-03082)

(25 giugno 1986)

RISPOSTA. — L'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che il disservizio all'impianto teleindicatori di Salerno Centrale è stato determinato da una sovratensione accidentale che ha causato gravi danni alle apparecchiature elettroniche del sistema.

L'impianto è stato riattivato nella quasi totalità il 23 luglio ultimo scorso. I ripetitori dei binari 5, 6 e 7, ancora fuori servizio, saranno riattivati entro il corrente mese di settembre.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(18 settembre 1986)

RIGGIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se ritiene rispondente alla politica meridionalistica, più volte sottolineata nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio, l'attuale servizio del trasporto aereo per e dalla Sicilia con i vari centri del paese, in particolare Roma e Milano;

se ritiene valida la politica dei collegamenti attuali che fornisce per la Sicilia solo sei voli giornalieri, con spazi di alcune ore, in partenza da Roma per Palermo, mentre per Milano vi è una cadenza ogni 30 minuti, il più delle volte a prezzi ridotti;

se è a conoscenza della situazione che si determina allo scalo romano nel solo volo pomeridiano in partenza per Palermo, in particolare il giovedì, dove tanti passeggeri, anche con prenotazione, non riescono a partire e sono in tanti a stazionare in aeroporto nella spasmodica attesa di un volo successivo e di assicurarsi il posto, tanto faticosamente bramato.

Scene assurde si ripetono solo nei voli per la Sicilia, poichè il servizio è pessimo, non rispondente alle richieste e alle necessità. Non si può continuare ad assistere a questi comportamenti assurdi che penalizzano non solo i siciliani, ma anche quanti, soprattutto turisti, vogliono recarsi al Sud e vengono scoraggiati da questi strani metodi e sistemi, adottati nella politica dei collegamenti aerei per la Sicilia.

L'interrogante chiede pertanto di sapere come intenda il Ministro intervenire, con una decisa e ferma posizione nei confronti dell'Alitalia, perchè riveda completamente l'attuale aberrante quadro di collegamenti e di alte tariffe, atte a scoraggiare ed umiliare quanti sono costretti a servirsi del mezzo rapido di trasporto.

Non può più essere tollerato un comportamento del genere da parte di una società delle partecipazioni statali che non può adottare due politiche diverse ed opposte, una umiliante per la Sicilia e l'altra incoraggiante e allegra per le zone del Nord, vedi Milano, ove spesso gli aerei partono con una capienza del 50 per cento dei posti occupati.

Di fronte a questa incresciosa situazione, che si perpetua già da anni e che tende ad aggravarsi, non può essere accettata l'inerzia degli organi di Governo, il cui intervento appare urgente e indispensabile affinchè determinate scelte penalizzanti di alcune aree geografiche, forse poco gradite a determinati alti dirigenti, non abbiano più luogo e trovino posto scelte giuste e non discriminanti.

(4-02922)

(7 maggio 1986)

RISPOSTA. — La direzione generale dell'aviazione civile segue con la massima attenzione i mutamenti della domanda di traffico tra punti del territorio nazionale e maggiormente allorchè la rapidità del mezzo aereo può costituire un utile contributo allo sviluppo delle relazioni con aree periferiche o comunque penalizzate per la loro collocazione geografica.

Per quanto attiene i collegamenti con la Sicilia, si elencano di seguito i voli Roma-Palermo nell'attuale stagione estiva, tutti con frequenza di sette giorni su sette (tranne che per il volo BM 1204 delle ore 13 che, nel periodo dal 16 giugno al 31 luglio, ha frequenza trisettimanale), indicando per ogni volo il coefficiente percentuale di occupazione dei posti: BM 166 delle 8,55, 57,8; BM 120 delle 9,50, 51,8; BM 1204 delle 13 (14,20 dal 1° agosto al 27 settembre), 69,6; BM 118 delle 16,15, 87,8; BM 122 delle 18,05, 71,7; BM 206 delle 20,20, 64,9; BM 204 delle 21,20, 60,8.

In particolare, per quanto riguarda i collegamenti pomeridiani (tutti con frequenza di sette giorni su sette), che risultano maggiormente utilizzati, si riportano anche i coefficienti percentuali di occupazione dei posti registrati rispettivamente nei mesi di febbraio e marzo: BM 118 delle 14, 76,9 e 86,9; BM 122 delle 18, 82,3 e 84,7.

L'immissione nell'operativo degli aeromobili DC9 Super 80 in sostituzione dei meno capaci DC9 ha determinato un aumento dei posti-

chilometri offerti sulla linea da 170.161 per settimana a 193.371, per un incremento del 13,6 per cento in rapporto all'estate del 1985.

Il collegamento Palermo-Milano è servito, nell'attuale stagione estiva, da una frequenza bigiornaliera con partenze previste da Palermo alle ore 7,40 e 14,20 e da Milano alle ore 12 e 21.

I coefficienti percentuali di occupazione dei posti sui voli citati sono stati nel mese di aprile ultimo scorso: Milano-Palermo, 77,5 e 63,8; Palermo-Milano, 78,5 e 67,5.

Nei mesi da giugno (a partire dal giorno 16) a settembre è previsto un collegamento aggiuntivo con frequenza bisettimanale, che diventa giornaliero nei mesi di picco, luglio e agosto.

L'impiego di aeromobili di maggiore capacità ha consentito di incrementare i posti-chilometro offerti, che passano da 134.059 per settimana nel 1985 a 147.825, corrispondenti a un incremento del 10,3 per cento.

A tali dati, che evidenziano il gradimento dell'utenza per tale relazione, si aggiunge che l'utenza interessata può comunque valersi di veloci riavviamenti via Fiumicino con esborso equivalente al volo *no stop*, per effetto dell'applicazione della «tariffa diretta».

In ordine agli alti coefficienti di occupazione dei posti sugli aeromobili destinati alle frequenze pomeridiane, risultanti dall'esame dei dati riportati, si fa presente che la direzione generale dell'aviazione civile ha interessato i competenti organi del vettore al fine di verificare ogni possibilità idonea a garantire il massimo soddisfacimento dell'utenza interessata a tale fascia oraria.

Non appaiono peraltro comparabili l'operativo esistente sulla relazione in discorso e i collegamenti tra Roma e Milano, se non premettendo che trattasi di relazioni caratterizzate da un traffico qualiquantitativamente diverso in ragione della diversità dei ruoli degli aeroporti in discorso.

Il bipolarismo per cui i sistemi aeroportuali di Roma e Milano costituiscono l'asse portante del traffico nazionale e internazionale, sia come aeroporti di destinazione sia come punti intermedi per i riavviamenti, postula la necessità di frequenze tali da offrire un ampio e completo ventaglio di possibilità per la soddisfazione di esigenze d'affari, turistiche e di spostamento per destinazioni internazionali.

A tale ultimo proposito si segnala che la tariffazione ridotta «nastro verde», che veniva applicata sui segmenti interni dei voli internazionali che facevano scalo da Roma a Malpensa, non è stata riproposta al fine di evitare all'utenza il disagio di essere sottoposta ai controlli di sicurezza previsti per i passaggeri per l'estero e di doversi trasferire per l'imbarco alle uscite dei moli internazionali. Per conseguenza la tariffa «nastro verde» è in vigore attualmente solo su tre delle frequenze esistenti sulla linea Roma-Milano.

Si fa comunque presente che il programma dei collegamenti estivi nel 1986, come per gli operativi di ogni stagione, è stato approvato avendo preventivamente sentito in fase istruttoria la regione Sicilia, la quale ha espresso il gradimento di quanto interessante gli aeroporti isolani, limitandosi a chiedere di mantenere la frequenza giornaliera del collegamento BM 1204 Roma-Palermo, programmato trisettimanalmente nel periodo dal 16 giugno al 31 luglio, e aggiustamenti orari per altri collegamenti con la Sicilia.

Sulla base di quanto esposto si ritiene che il quadro dei collegamenti aerei attualmente vigente evidenzi una programmazione che ricerca con la

necessaria elasticità una situazione di equilibrio fra le esigenze dell'utenza e la disponibilità di uomini e mezzi, allontanando comunque ogni sorta di ingiustificato impiego di risorse.

Si fa presente che i problemi rilevati in ordine al servizio di trasporto aereo in questione sono stati oggetto di segnalazione ai competenti organi del vettore di bandiera, al fine di adeguare le soluzioni alla crescita della domanda.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(18 settembre 1986)

SELLITTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le iniziative che intende adottare per introdurre le dovute garanzie di sicurezza nell'esercizio del trasporto pubblico di passeggeri, soprattutto alla luce delle recenti gravissime sciagure di Pesaro e di Catania.

Considerato che nei servizi di trasporto aereo sono già in atto forme di rigoroso e sistematico controllo sulle condizioni di efficienza sia dei mezzi che dei piloti,

l'interrogante chiede inoltre di sapere se non si ritenga doveroso estendere queste norme anche al trasporto terrestre, specialmente a quello su gomma, che espone un numero incredibilmente grande di viaggiatori al rischio di incidenti che potrebbero essere evitati se fossero attivati periodici controlli sullo stato di salute dei conducenti e sulle condizioni di sicurezza degli automezzi.

(7 novembre 1985) (4-02287)

RISPOSTA. — I controlli sulle condizioni di sicurezza degli autobus vengono regolarmente effettuati secondo le modalità e la frequenza stabilite dalla vigente direttiva del Consiglio delle Comunità europee; inoltre, in casi particolari, gli uffici provinciali della motorizzazione civile dispongono la revisione di singoli veicoli, secondo quanto previsto dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale.

Per quanto riguarda i controlli sullo stato di salute dei conducenti, si fa presente che modifiche all'attuale sistema di accertamento sono contenute nel progetto di legge approvato il 22 maggio 1986 dalla Camera ed attualmente all'esame del Senato (atto Senato 1878), recante «Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale».

All'articolo 11 è infatti previsto che il Ministro dei trasporti possa, con propri decreti, stabilire termini di validità più ridotti per determinate categoria di patenti (e di conseguenza più frequenti controlli sanitari), anche in relazione all'uso cui sono destinati i veicoli condotti, all'età dei conducenti o ai loro requisiti psicofisici, psicotecnici ed attitudinali.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(18 settembre 1986)