SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 118

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 28 ottobre al 3 novembre 1986)

INDICE

BAIARDI: Per la sospensione dei provvedimenti concernenti la soppressione delle tratte ferroviarie piemontesi a scarso traffico (2323) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 2347

BOLDRINI, FLAMIGNI: Per un intervento volto ad evitare l'annunciata soppressione della linea ferroviaria Granarolo-Lugo-Lavezzola (Ravenna) (2387) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2349

BOZZELLO VEROLE: Sulla predisposizione di un progetto globale di ristrutturazione della ferrovia del Canavese (Torino) (3218) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2351

BOZZELLO VEROLE ed altri: Sui provvedimenti che si intendono adottare per la salvaguardia della salute dei cittadini e della produzione vitivinicola italiana a seguito della vicenda relativa al vino sofisticato, sulle responsabilità emerse e sulle misure che si intendono assumere per evitare il ripetersi di simili episodi (3074) (risp. PANDOLFI, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 2352

CONDORELLI ed altri: Sui motivi dell'esclusione dal Piano nazionale dei trasporti della prevista realizzazione di un aeroporto intercontinentale nell'area del lago Patria (Napoli) (2857) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2353

DE GIUSEPPE ed altri: Sulla classificazione della linea ferroviaria Brindisi-Lecce (2727) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2355

DE TOFFOL: Per la revoca dell'ordinanza ministeriale che stabilisce la trasformazione in sezioni staccate delle scuole medie site nei comuni di Sovramonte, Arsié e Livinallongo del Col di Lana (Belluno) (3003) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) *Pag.* 2357

FABBRI: Per il rilascio dell'autorizzazione ministeriale richiesta dall'IPSIA di Parma al fine di istituire presso la sede distaccata di Bedonia un corso professionale di sartoria e abbigliamento (2888) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2358

GOZZINI, LA VALLE: Per la revoca della circolare ministeriale del 28 novembre 1985 che autorizza la presenza di un quantitativo di alcool metilico superiore ai limiti fissati dalla legge n. 739 del 1970 nei vini del Trentino-Alto Adige e dell'Emilia Romagna (3088) (risp. PANDOLFI, *ministro dell'agricoltura e delle foreste*) 2352

GRADARI: Per un intervento volto a garantire il mantenimento del posto di lavoro per i dipendenti delle compagnie di assicurazione poste in liquidazione coatta presso le società che ne hanno recepito il portafoglio, con particolare riferimento al caso della Colombo (1397) (risp. ZANONE, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 2359

LIBERTINI ed altri: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della tratta ferroviaria Torreberetti-Cava Carbonara (Pavia) (2875) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2360

MARGHERI: Sulla decisione assunta dalla direzione della società Iberna di smantellare lo stabilimento di Buccinasco (Milano) (1829) (risp. ZANONE, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 2362

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

MONDO: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della tratta ferroviaria Giardini Naxos (Messina)-Randazzo (Catania) (2267) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 2363

Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione della linea ferroviaria Noto-Pachino (Siracusa) (2291) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2365

PAGANI Maurizio: Sulla chiusura dello stabilimento CGE di Novara (2470) (risp. ZANONE, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 2366

PANIGAZZI: Sui motivi del ritardo nel pagamento delle borse di studio spettanti ai vincitori del concorso indetto dal Ministero della pubblica istruzione il 29 novembre 1985 per la frequenza di scuole di specializzazione delle università italiane (2945) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2367

PETRARA, DI CORATO: Per un intervento volto ad evitare il previsto declassamento della stazione ferroviaria di Trani (Bari) (2444) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2368

POLLASTRELLI: Sulle iniziative che si intende assumere in relazione allo sciopero della fame annunciato dal signor Massimo Pugliese di Roma per ottenere la sospensione degli atti esecutivi relativi alla erronea iscrizione a ruolo di imposte per 470 milioni (3138) (risp. VISENTINI, *ministro delle finanze*) *Pag.* 2369

RIGGIO: Sui tempi di realizzazione del programma di potenziamento del sistema ferroviario in Sicilia ed in particolare del raddoppio della tratta Palermo-Messina (2870) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2370

SALVATO ed altri: Sulla condanna della preside della scuola media «Luigi Bozzaotra» di Massa Lubrense (Napoli), in relazione ai contenuti della circolare ministeriale del 3 giugno 1985 che, nell'ambito dell'adeguamento degli uffici scolastici alle norme di prevenzione degli incendi, esonerava i direttori didattici e i presidi dalle responsabilità per l'inosservanza delle misure di ordine edilizio (2751) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2371

SAPORITO: Sui danni derivanti alla azienda che gestisce i servizi di ristoro presso lo scalo internazionale di Fiumicino in relazione alla decisione assunta dalla società Aeroporti di Roma di chiudere il bar-ristorante (3024) (risp. SIGNORILE, *ministro dei trasporti*) 2372

VALENZA ed altri: Per l'acquisizione, da parte dello Stato, del complesso scolastico degli «Educandati femminili» di Napoli (1586) (risp. FALCUCCI, *ministro della pubblica istruzione*) 2373

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

che i criteri che hanno portato alla individuazione delle tratte e delle linee ferroviarie piemontesi «a scarso traffico», da sopprimere e poi da smantellare, non risultano omogenei ed oggettivi (tra l'altro, dei 1.000 chilometri a livello nazionale, ben 252 riguardano il Piemonte) nè funzionali alle esigenze del contesto territoriale, delle attività produttive (specie per quanto attiene al Vercellese, alla Valsesia e al Biellese) e dei flussi che le medesime determinano al presente e in prospettiva, ignorando a volte la pratica impossibilità di soluzioni alternative;

che la regione Piemonte si era dichiarata disponibile ad avviare con l'azienda delle Ferrovie dello Stato un confronto senza pregiudiziali al fine di pervenire alla individuazione e ai tempi di attuazione delle linee da sopprimere,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga necessario intervenire affinchè, in tempi rapidi, venga accolta la ribadita disponibilità della regione Piemonte a contribuire alla soluzione del problema e ciò nell'interesse dell'economia e dei rapporti sociali e, nel frattempo, vengano sospesi i provvedimenti interessanti la rete piemontese.

(4-02323)

(14 novembre 1985)

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

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

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

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

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del Piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia e approfondita verifica che ha coinvolto le

forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente riclassificazione funzionale della rete delle Ferrovie dello Stato:

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, compredente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

Per quanto riguarda in particolare le linee del Piemonte, si fa presente che le linee Mondovì-Bastia e Saluzzo-Airasca rientrano nella prima fase delle predette tre fasi operative.

Peraltro, per la seconda delle anzidette fasi operative — in un primo momento compredente linee per un'estesa di chilometri 569,4 — è stato concordato, d'intesa con le regioni interessate, un riesame per verificare la possibilità di un passaggio delle linee ivi comprese nel gruppo di quelle oggetto di specifici approfondimenti.

Il suddetto esame, giunto a conclusione nel mese di luglio 1986, ha evidenziato l'opportunità di inserire alcune linee nella rete integrativa di cui al punto 1, lettera *b*), e altre linee fra quelle di cui al punto 2).

Pertanto, la linea Asti-Castagnola delle Lanze è stata inserita nel gruppo di linee di cui al punto 1, lettera *b*), mentre le linee Chivasso-Asti, Pinerolo-Torre Pellice, Ceva-Ormea, Susa-Bussoleno, Trofarello-Chieri, Varallo-Vignale, Savigliano-Saluzzo, Asti-Casale Monferrato, Saluzzo-Cuneo,

Aosta-Prè St.Didier, Santhià-Biella, Cavallermaggiore-Cantalupo, Biella-Novara sono oggetto di approfondimenti e verifiche analogamente ad altre delle rete ferroviaria d'interesse locale, di cui si è detto al precedente punto 2).

Tutte le altre linee del Piemonte, non comprese nei sopra citati gruppi, fanno parte della rete ferroviaria di interesse generale di cui al punto 1).

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

BOLDRINI, FLAMIGNI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se, nel valutare l'annunciata soppressione della linea ferroviaria Granarolo-Lugo-Lavezzola che ha sollevato la protesta di tutti gli enti interessati, è al corrente che la direzione nazionale delle ferrovie dello Stato ha inviato il 14 novembre 1985 un telegramma al compartimento di Bologna dove chiedeva la sospensione immediata dei lavori di potenziamento sulla linea Granarolo-Lugo-Lavezzola, senonchè i lavori stessi erano terminati giorni prima;

se è al corrente che sulla linea Granarolo-Cotignola-Sant'Agata-Massa Lombarda-Conselice nel 1983 hanno viaggiato 456.665 viaggiatori e, nel 1984, 459.306, in maggioranza studenti e lavoratori; che le imprese produttive della zona hanno spedito per ogni anno 13.000 colli pur con l'azienda ferroviaria che non è sempre stata in grado di garantire il servizio perchè mancavano i mezzi in seguito alla chiusura degli scali merci di Sant'Agata e Granarolo, mentre esistono tuttora le condizioni per far funzionare nuovi scali merci a Cotignola e si pone la necessità di riesaminare quelli di Granarolo-Sant'Agata in base alle esigenze delle aziende produttive e delle zone;

se non conviene sulla rilevanza dei dati esposti su quanto è stato detto per l'annunciata soppressione.

(4-02387)

(28 novembre 1985)

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

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

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

Con decreto del Ministro dei trasporti 4 luglio 1985, n. 90/T, è stata

costituita un'apposita commissione incaricata di svolgere un'indagine conoscitiva sul problema e di riferire sulle possibili iniziative da adottare.

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

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, compredente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

La linea Lavezzola-Lugo-Granarolo, di chilometri 29,8, rientra nelle linee di cui al precedente punto 2).

Per quanto concerne gli interventi sulle linee d'interesse locale, si è ritenuto di soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione dei provvedimenti di potenziamento previsti; peraltro, per la predetta linea, sono stati portati a compimento i lavori di sostituzione del binario.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

BOZZELLO VEROLE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che il problema della ristrutturazione della ferrovia del Canavese è stato già dall'interrogante più volte affrontato in precedenti strumenti del sindacato ispettivo e in incontri avuti con il Ministro dei trasporti, funzionari del Ministero, rappresentanti della società Satti T.T. e parlamentari piemontesi;

che le lungaggini burocratiche non solo creano problemi insostenibili per la funzionalità e le necessità della cittadinanza ma frenano anche eventuali numerosi posti di lavoro legati alla sistemazione del nodo ferroviario;

che, senza entrare nel merito delle evidenti carenze sulle singole tratte più volte esposte in precedenti interrogazioni, numerosi incontri a livello locale e nazionale dovrebbero ormai aver ben chiarito la situazione e le necessità tenuto anche conto delle condizioni in cui versa il traffico automobilistico (nelle ore di punta i tempi di percorrenza nel tratto Torino-Rivarolo-Castellamonte-Pont sono di un'ora e trenta minuti circa, dovuti anche a defatiganti attese a Rivarolo per coincidenze e trasbordi; l'impiego di autobus autosnodati non idonei per il percorso extraurbano, oltre a non garantire idonei livelli di sicurezza, non assicura neppure sufficienti *standards* di *comfort* essendo torridi in estate e gelidi in inverno);

che i ritardi circa gli aspetti decisionali da attribuirsi alle maglie burocratiche non sono sufficienti ad assolvere il Ministero a ciò preposto e la società Satti T.T. dal dovere di dare precise indicazioni sui tracciati definitivi, sui finanziamenti e sui progetti;

che cifre importanti sono state spese senza evidenti risultati di efficienza e velocità per i numerosissimi pendolari;

che nell'ultima riunione tra rappresentanti della Satti T.T., della provincia di Torino, della regione Piemonte, delle organizzazioni sindacali e delle amministrazioni locali era stato assunto l'impegno ad elaborare il progetto definitivo nei mesi di maggio e giugno per consentirne l'inserimento nei fondi di finanziamento;

che la necessità del progetto definitivo è sempre più pressante in quanto senza lo stesso non è possibile accedere ad alcuna forma di finanziamento facendo rimanere in una situazione di stallo qualsiasi attività finora svolta,

l'interrogante chiede di conoscere:

se è stato predisposto un progetto globale di ristrutturazione della ferrovia del Canavese e se non si ritiene di doverlo discutere con ogni possibile urgenza con le amministrazioni locali;

nell'eventualità che tale progetto non sia stato ancora predisposto, come intenda operare il Ministero affinchè possa essere sollecitamente attuato assicurando un ordinato collegamento di questa importante area canavesana.

(4-03218)

(5 agosto 1986)

RISPOSTA. — Già nel 1980 la regione Piemonte, d'intesa con il comune di Torino e con la concessionaria società Satti, aveva elaborato una proposta di ammodernamento e potenziamento della ferrovia del Canavese, sufficientemente dettagliata per costituire una base di discussione fra gli enti interessati, al fine di definire gli interventi necessari.

L'iniziativa, pur valida in quanto redatta in conformità del piano regionale dei trasporti, non ha avuto seguito sia per mancanza di finanziamenti sia per l'opposizione dei comuni alla soppressione dei passaggi a livello, che costituiva una delle parti principale dello studio.

Per il buon esito di iniziative analoghe a quella di cui sopra, sarà comunque necessaria una adeguata azione di sostegno da parte della regione, preceduta, ovviamente, da più concrete e conclusive intese con gli enti locali interessati.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

GOZZINI, LA VALLE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Considerato:

che il Ministro, con decreto in data 28 novembre 1985 (*Gazzetta Ufficiale* n. 288), ha autorizzato il superamento dei limiti imposti dalla legge circa la percentuale di alcol metilico presente nei vini delle regioni Trentino-Alto Adige ed Emilia-Romagna;

che il provvedimento è stato adottato per «lo sfavorevole andamento climatico della corrente campagna vendemmiale»;

rilevato che il Ministro, autorizzando il superamento dei limiti prefissati (*ex* decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 1965, modificato dalla legge n. 739 del 1970), non ha determinato alcun nuovo limite massimo, lasciando ai vinificatori la possibilità di regolarsi autonomamente,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano state le ragioni di questo sconcertante provvedimento e della incredibile assenza di qualsiasi limite massimo;

se, dopo le ultime drammatiche vicende, sia stato immediatamente revocato;

se possa aver influito nei diffusi processi di alterazione criminale del vino, che già hanno provocato tante vittime.

(4-03088)

(26 giugno 1986)

BOZZELLO VEROLE, BUFFONI, FABBRI, SCEVAROLLI, CASSOLA, CASTIGLIONE, NOCI, DI NICOLA, PANIGAZZI, SELLITTI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e della sanità.* — In relazione ai gravissimi fatti verificatisi nei giorni scorsi a seguito di criminali sofisticazioni che hanno causato numerosi decessi e gravi casi di intossicazione, con pesanti responsabilità a carico di alcune aziende vinicole, si chiede di conoscere:

1) quali iniziative sono state intraprese dal Ministero e dagli organi competenti al fine di accertare le precise responsabilità;

2) quali carenze e a che livelli hanno reso possibile il disastro e quali possibilità possono essere ascritte agli organi preposti ai controlli preventivi;

3) quali provvedimenti si intende assumere per colpire con tempestività e severità i responsabili;

4) quali iniziative si intende assumere al fine di tutelare la salute dei cittadini e l'immagine dei produttori vinicoli italiani professionalmente qualificati ed onesti sia sul piano nazionale che, soprattutto, sui mercati internazionali;

5) quali provvedimenti si intende assumere al fine di evitare, con severi controlli preventivi, il ripetersi di simili episodi.

(4-03074)

(25 giugno 1986)

RISPOSTA.* — Le questioni prospettate dagli onorevoli interroganti hanno formato oggetto della risposta alla interpellanza e alle interrogazioni di analogo argomento svolte nella seduta del 24 settembre 1986 del Senato della Repubblica.

Si fa pertanto rinvio alle dichiarazioni rese dal Governo in quella sede.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
PANDOLFI

(27 ottobre 1986)

CONDORELLI, D'ONOFRIO, PATRIARCA, COLELLA, BONIFACIO, PINTO Michele, TANGA. — *Al Ministro dei trasporti e al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Premesso:

che il Piano generale dei trasporti, così come annunciato dal Ministro dei trasporti, esclude la realizzazione dell'Aeroporto intercontinentale a Lago Patria, in contrasto con quanto era stato assicurato in passato da autorevoli rappresentanti di Governo, tanto che lo stesso consiglio regionale della Campania aveva deliberato la localizzazione dell'opera in quell'area;

che lo stesso Ministro dei trasporti ha anche precisato, recentemente, che gli scali intercontinentali italiani vanno limitati a Roma e Milano;

tenuto conto che il Piano in questione, così come si configura, risulta squilibrato verso il Centro-Nord in quanto esclude, con Napoli, l'intero Mezzogiorno da tale importante infrastruttura,

gli interroganti chiedono di sapere:

se tale ingiustificata esclusione non contrasti con la politica del Governo, indirizzata al pieno recupero economico del Mezzogiorno, in quanto un aeroporto intercontinentale costituirebbe uno strumento importante per l'incremento dei traffici, in particolare di quelli turistici che rappresentano una grande potenzialità non ancora adeguatamente colta, soprattutto sotto l'aspetto della completa valorizzazione del nostro patrimonio di beni culturali, autentico fattore di sviluppo delle comunità meridionali;

se, alla luce di quanto sopra, il Piano nazionale dei trasporti non debba essere necessariamente rivisto con l'inserimento dell'area napoletana, così come era stato precedentemente stabilito, tra quelle dotate di uno scalo aereo intercontinentale;

---

* Testo, sempre identico, dato dal Governo, in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

se, nella malaugurata ipotesi di una scelta difforme, non si debba comunque procedere in tempi brevi al potenziamento dell'attuale scalo di Capodichino;

quali studi di fattibilità siano stati compiuti al riguardo.

(4-02857)

(22 aprile 1986)

RISPOSTA. — Si risponde anche a nome del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Il Piano generali dei trasporti prevede che gli scali intercontinentali siano quelli di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa.

Peraltro tutte le regioni dell'Italia meridionale risultano al momento collegate con voli di linea nazionali a detti scali e per il futuro si prevede che, con l'istituzione di tratte del cosiddetto terzo livello, potrà essere sensibilmente potenziata la situazione dei collegamenti attuali.

Per quanto riguarda, in particolare, l'aeroporto di Napoli, si elencano di seguito i relativi collegamenti:

COLLEGAMENTI	frequenze settimanali
Napoli-Genova-Parigi	7
Napoli-Milano-Francoforte	7
Napoli-Roma-Zurigo	7
Napoli-Bologna	7
Napoli-Linate	45
Napoli-Bologna-Malpensa (dal 1° agosto con ATR 42)	7
Cagliari-Roma-Napoli	7
Napoli-Roma	21
Torino-Napoli-Catania	7
Venezia-Napoli-Palermo	7
Parigi-Napoli (Air France)	3
Londra-Napoli (British Airways)	4
Francoforte-Genova-Napoli (Lufthansa)	7

Per quanto attiene al potenziamento dell'aeroporto di Capodichino, si fa presente che la direzione generale dell'aviazione civile ha in programma una serie di interventi su detto scalo.

Attualmente si sta procedendo all'appalto dei lavori per il prolungamento e il risanamento della pista di volo ed è inoltre previsto l'ampliamento e l'adeguamento dell'aerostazione passeggeri, per dotare la stessa di pontili telescopici.

Dovrà essere altresì realizzata una nuova aerostazione merci, per il cui inserimento nell'ambito del sedime aeroportuale, in considerazione della natura dello scalo di Napoli (aeroporto militare aperto al traffico civile), si sta elaborando, d'intesa con l'aeronautica militare, un piano regolatore dell'aeroporto.

Quest'ultimo consentirà anche lo sviluppo delle attività della società ATI, dell'Aeritalia, dell'Aeroclub e delle società di lavoro aereo; nel piano regolatore è prevista inoltre la destinazione di un'area per l'edificio servizi dell'azienda autonoma di assistenza al volo.

La regione Campania, con finanziamento di 15 miliardi dal CIPE, dovrebbe provvedere all'adeguamento della viabilità d'accesso all'aeroporto ed alla realizzazione di altre opere esterne allo scalo.

Si segnala infine che, nell'ambito degli interventi per il medio-lungo periodo del Piano generale dei trasporti, è stata avanzata la proposta di uno studio per il trasferimento in una nuova area di tutte le attività civili, militari, industriali di Capodichino.

Per quanto detto si ritiene che l'aeroporto di Napoli sia in grado di soddisfare efficacemente la domanda di traffico da e per l'estero. Ciò appare, del resto, confermato sia dal crescente volume di traffico interessato allo scalo campano, che registra, tra l'altro, una notevole attività *charter*, sia dall'interessamento dei vettori stranieri a svolgervi trasporto di persone e merci.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

DE GIUSEPPE, PAGANI Antonino, VITALONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

1) se, a giudizio del Ministro dei trasporti, la classificazione come integrativa della linea ferroviaria Brindisi-Lecce sia coerente con il più volte assicurato impegno a creare tutte le condizioni necessarie per far superare alla provincia di Lecce i danni derivanti dalla emarginazione geografica e dai ritardi accumulati nella realizzazione dei programmi di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria;

2) se la decisione di cui al punto primo — che gli interroganti ritengono comunque gravemente lesiva degli interessi del Salento — pregiudichi e in quale misura il programma di raddoppio e di elettrificazione della tratta Bari-Lecce;

3) se la classificazione di cui trattasi sia compatibile con le indicazioni del Piano generale dei trasporti che prevede il corridoio plurimodale Milano-Bologna-Lecce-Otranto;

4) se i finanziamenti per la tratta Brindisi-Lecce siano adeguati anche per l'eliminazione dei passaggi a livello, dei cavalcavia e dei sottovia, nonchè, in particolare, per l'elettrificazione:

5) per quanto tempo ritiene debba ancora esercitarsi la pazienza degli utenti salentini i quali — oltre ai previsti maggiori tempi di percorrenza dei treni ed ai pesanti ritardi ormai abituali — devono adattarsi all'uso di vetture fatiscenti, specialmente per i treni locali.

(4-02727)

(13 marzo 1986)

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

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

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

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

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

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

La linea Brindisi-Lecce rientra nelle linee di cui al precedente punto 1, lettera *b*).

L'inserimento della linea Brindisi-Lecce nella rete integrativa non comporta alcuna conseguenza nei confronti del servizio offerto che, analogamente a quanto fatto sulla rete commerciale, sarà commisurato alle esigenze dell'utenza.

Inoltre sulla linea in questione saranno eseguiti tutti gli interventi programmati con il decreto ministeriale n. 1881 del 1981 di attuazione del programma integrativo approvato con la legge 12 febbraio 1981, n. 17.

In particolare, saranno completati i lavori di raddoppio dell'intera linea Bari-Lecce, l'ultimazione dei quali è prevista per il primo semestre del 1988.

Lo stanziamento previsto per i predetti lavori è comprensivo dei fondi necessari per l'eliminazione dei passaggi a livello della linea.

Negli attuali programmi di potenziamento della rete ferroviaria non è invece compresa l'elettrificazione della linea Brindisi-Lecce.

L'effettiva utilità di tale intervento dovrà infatti formare oggetto di attenta verifica alla luce anche delle indicazioni del Piano generale dei trasporti e della necessità di contenere gli oneri di gestione della rete ferroviaria a seguito della istituzione dell'ente Ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

DE TOFFOL. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che il Ministro della pubblica istruzione, con lettera n. 8842 del 16 aprile 1986, ha comunicato al provveditorato agli studi della provincia di Belluno la trasformazione in sezioni staccate delle scuole medie site nei comuni di Sovramonte, Arsiè e di Livinallongo del Col di Lana;

che nella razionalizzazione degli istituti non si è tenuto conto delle peculiarità delle zone montane nelle quali c'è un forte degrado sociale ed economico;

che tale situazione si aggraverebbe ulteriormente con il declassamento delle realtà scolastiche esistenti;

che la diminuzione della spesa si può conseguire con una diversa utilizzazione del personale senza togliere la segreteria ed il preside e senza degradare quindi gli istituti da sezioni autonome a sezioni staccate;

che le decisioni del Ministro contrastano con la necessità di creare le condizioni, anche culturali, affinchè non continui l'esodo dalla montagna;

che dette scuole svolgono una notevole attività culturale, indirizzando i giovani alla conoscenza della cultura locale, del territorio e delle attività produttive autoctone;

che le disposizioni del Ministro hanno destato la decisa contrarietà delle popolazioni interessate nonchè l'opposizione degli enti locali, degli organi locali della scuola e del corpo insegnante,

tutto ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere:

se non si ravveda l'opportunità di revocare l'ordinanza di cui in premessa lasciando le scuole medie di Sovramonte, Arsiè e di Livinallongo del Col di Lana in sezioni autonome;

se non si ritenga utile operare affinchè si eviti un ulteriore duro colpo a queste comunità già duramente provate.

(4-03003)

(3 giugno 1986)

RISPOSTA. — In ordine alla interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa presente che questo Ministero, a seguito del decremento

della popolazione scolastica registratosi in questi ultimi anni, ha avviato un piano nazionale volto a razionalizzare l'assetto delle scuole medie anche in vista del loro migliore funzionamento.

In tale contesto è stata prevista la trasformazione in sezioni staccate delle scuole medie funzionanti con un esiguo numero di classi e di allievi.

Si desidera, peraltro, precisare che detti provvedimenti non incidono in alcun modo sulla qualità del servizio scolastico in quanto gli allievi continuano a frequentare regolarmente nella medesima sede e con lo stesso personale docente.

Nel succitato piano di razionalizzazione si inseriscono le trasformazioni in sezioni staccate delle scuole medie dei comuni di Sovramonte, Arsié e Livinallongo, che funzionano con sole tre classi.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(20 ottobre 1986)

FABBRI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga di dover impartire le necessarie istruzioni perchè venga senza indugio concessa l'autorizzazione ministeriale richiesta dall'IPSIA di Parma al fine di realizzare presso la sede distaccata di Bedonia il proposto corso di formazione professionale di sartoria ed abbigliamento.

L'interrogante fa presente al riguardo:

che la regione e la provincia hanno espresso parere favorevole alla iniziativa;

che essa rafforzerebbe l'importante presidio scolastico dell'Alta Valtaro;

che vi è nella valle interessata una notevole e giustificata aspettativa, sia perchè il nuovo corso si collega ad una attività che ha nella zona radici e tradizioni profonde e solide, sia perchè i giovani diplomati con questa specializzazione vedrebbero aumentare le possibilità di futuro sbocco professionale.

L'interrogante chiede pertanto che siano rimossi ogni ostacolo ed ogni ritardo al rilascio della autorizzazione di cui trattasi.

(4-02888)

(29 aprile 1986)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa innanzitutto presente che la programmazione delle nuove istituzioni scolastiche è regolamentata da apposita annuale ordinanza ministeriale.

In particolare, per gli istituti professionali statali — nelle regioni a statuto ordinario — è vincolante per l'Amministrazione l'indicazione dell'ordine di priorità espresso dalla regione ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 10.

Per quanto attiene alla richiesta di una nuova qualifica di sarta per donna, non essendo pervenuto, da parte della regione Emilia-Romagna, il piano regionale, questo Ministero, nell'incertezza della situazione, non ha

ritenuto opportuno istituire la suddetta qualifica presso la sede coordinata di Bedonia dipendente dall'IPSIA di Parma.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(20 ottobre 1986)

GRADARI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che nel luglio 1984 è stata posta in liquidazione coatta amministrativa la Colombo, compagnia di assicurazioni e riassicurazioni spa;

che nel successivo mese di agosto il comitato di gestione del «Fondo vittime della strada» presso l'INA, d'intesa con il commissario liquidatore della Colombo, ha disposto — in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 11 della legge n. 39 del 26 febbraio 1977 — il trasferimento del portafoglio della predetta compagnia Colombo ad altre imprese esercenti il ramo RCA ed ha, altresì, provveduto alla ripartizione del personale già dipendente dalla compagnia liquidata fra le stesse imprese;

che, allo stato, anche per dichiarazioni informali dell'ANIA (Associazione fra le imprese di assicurazione), le compagnie interessate a recepire il portafoglio ed il personale hanno contestato la decisione di cui sopra e, in particolare, non intendono assumere il personale ad esse assegnato;

che tale situazione è stata denunciata pubblicamente con comunicati delle organizzazioni sindacali del settore ed in particolare con lettera del sindacato autonomo FISAI del 3 ottobre 1984 indirizzata allo stesso Ministero dell'industria,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti i Ministri competenti intendano assumere nei confronti delle compagnie di assicurazione interessate per garantire la perfetta e puntuale applicazione di precise norme legislative, rivolte anche alla salvaguardia del posto di lavoro per gli ex dipendenti delle compagnie liquidate, come, nel caso in questione, quelli della Colombo.

(4-01397)

(24 novembre 1984)

RISPOSTA. — Questo Ministero ha sollecitato la società Sofigea ad esprimere il proprio consenso al trasferimento del portafoglio della compagnia di assicurazione Colombo. Detta società ha comunicato la propria indisponibilità, non avendo ravvisato, nella fattispecie, i presupposti per un costruttivo intervento di risanamento.

A seguito di tale risposta il Ministero dell'industria, con decreto del 12 luglio 1984 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 16 luglio 1984, ha disposto la revoca delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività assicurativa già rilasciata alla Colombo spa e la società stessa è stata posta in liquidazione coatta amministrativa. L'avvocato Carmelo Caruso ne è stato nominato commissario liquidatore. In seguito, in sostituzione dell'avvocato Caruso, dimissionario, con successivo decreto ministeriale in data 3 luglio 1985, è stato nominato commissario liquidatore l'avvocato Sandro Ciano.

Si informa inoltre che, in applicazione della legge 26 febbraio 1977, n. 39, il commissario liquidatore è stato autorizzato, per l'assolvimento dei propri compiti, a riassumere il personale già dipendente della predetta società, che è risultato complessivamente di 18 unità e che si trovava in servizio nei dodici mesi antecedenti il provvedimento liquidatorio.

Si fa presente inoltre che, ai sensi della normativa sopra richiamata, il comitato del «Fondo garanzia per le vittime della strada» in data 1° ottobre 1984 aveva deliberato la ripartizione del personale anzidetto e dei contratti fra altre imprese, in numero di dodici, in regolare esercizio.

Avverso tale deliberazione è stato presentato ricorso al tribunale amministrativo regionale del Lazio da parte delle imprese di assicurazione interessate. Il ricorso in parola è stato notificato in data 13 dicembre 1984 al comitato suddetto, all'INA gestione autonoma «Fondo garanzia per le vittime della strada», al Ministero dell'industria, alla Presidenza del Consiglio dei ministri e al commissario liquidatore della società Colombo.

Più precisamente, le ricorrenti hanno chiesto l'immediata sospensione e quindi l'annullamento di quanto deliberato dal Fondo ai sensi degli articoli 25 e 26 del decreto del Presidente della Repubblica 16 gennaio 1981, n. 45, nonchè l'annullamento delle norme stesse ed hanno altresì eccepito l'illegittimità costituzionale del citato articolo 11, comma terzo e seguenti, della legge n. 39 del 1977, per contrasto con gli articoli 3, 23, 38 e 41 della Costituzione.

La richiesta di sospensiva del provvedimento non è stata accolta dal TAR, che si è pronunciato in tal senso in data 23 gennaio 1985.

Per una completa informativa sull'argomento si fa infine presente che alcuni ex dipendenti della società Colombo hanno adito la pretura civile di Roma, sezione lavoro, ai sensi dell'articolo 700 del codice di procedura penale, a seguito della mancata assunzione da parte delle società di assicurazione alle quali erano stati assegnati sulla base della citata delibera adottata dal comitato del «Fondo garanzia per le vittime della strada».

In proposito, si precisa che il pretore ha riconosciuto il diritto dei ricorrenti a prestare attività lavorativa alle dipendenze delle imprese di assicurazione, in conformità a quanto deliberato dal comitato succitato, con una retribuzione corrispondente a quella prevista dal contratto collettivo nazionale di lavoro per il livello di appartenenza.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
ZANONE

(20 ottobre 1986)

LIBERTINI, MERIGGI, MILANI Armelino. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato che nel secondo piano di classificazione funzionale delle linee a scarso traffico è inclusa la soppressione dell'esercizio della tratta Torreberetti-Cava Carbonara;

rilevato che l'intera operazione cosiddetta «rami secchi» è inaccettabile per il suo carattere non finanziario, ma politico;

vista l'opposizione alla soppressione della suddetta linea, espressa con delibera dall'amministrazione provinciale di Pavia e dai comuni della

zona, considerati i gravi disagi che si creerebbero per gli utenti e in particolare per i lavoratori pendolari;

tenuto conto che la soppressione della linea in questione è oltre modo inopportuna per le seguenti ragioni:

1) il disavanzo, indicato in 4.500.000, non sembra corrispondere alla realtà perchè gli agenti ferrovieri sono in numero assai inferiore a quello cui ci si riferisce;

2) sulla tratta ferroviaria in questione sono previsti interventi di ammodernamento (installazione CTC ed eliminazione di passaggi a livello) che ridurrebbero ancora di più l'impiego di personale;

3) sulla medesima tratta verrebbe mantenuto comunque il servizio merci che ha, come è noto, costi congiunti con il servizio passeggeri,

gli interroganti chiedono al Ministro in indirizzo di intervenire affinchè il Governo e l'Ente ferroviario rivedano una decisione così incongrua.

(4-02875)

(23 aprile 1986)

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

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

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

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

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

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura

di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

La linea Torreberetti-Cava Carbonara, di chilometri 36,2, rientra nelle linee di cui al precedente punto 2).

Per quanto concerne gli interventi di ammodernamento interessanti la predetta linea, si fa presente che si è ritenuto di soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione dei provvedimenti di potenziamento previsti per le linee di interesse locale, in attesa delle decisioni che saranno assunte in merito all'assetto dei relativi servizi.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

MARGHERI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se il Governo è a conoscenza della vertenza riguardante la società Iberna (azienda elettromeccanica produttrice di frigoriferi e congelatori) causata dalla decisione della direzione di smantellare lo stabilimento di Buccinasco (Milano), nel quadro di un processo di ristrutturazione sul quale l'azienda ha rifiutato ostinatamente ogni confronto ed ogni trattativa, non solo con l'organizzazione sindacale, ma anche con le istituzioni interessate;

se non si configura dietro tale aspra vertenza un problema riguardante l'intero comparto produttivo, che rischia di essere sconvolto dalle manovre dei maggiori produttori e che pone, quindi, la esigenza di una analisi molto accurata e di un intervento razionalizzatore da parte delle autorità di Governo.

(4-01829)

(10 aprile 1985)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione riguardante la situazione della società Iberna spa, si informa che la direzione dell'azienda ha comunicato che nel 1985 è stato esaminato dall'azionariato e dalle organizzazioni sindacali un accordo, siglato il 25 luglio 1985, presso la regione Lombardia.

L'accordo ha, tra l'altro, previsto un'ipotesi di trasferimento dello stabilimento di Buccinasco (Milano) presso la filiale di Torrazza Coste di Pavia. Il predetto accordo, però, non ha potuto essere attuato.

Si precisa, altresì, che lo stabilimento di Buccinasco è ancora efficiente e che non ne è previsto lo smantellamento a breve scadenza.

Si informa, infine, che la filiale di Torrazza Coste (Pavia) è stata soppressa.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
ZANONE

(20 ottobre 1986)

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

che il Piano nazionale delle Ferrovie dello Stato prevede la soppressione di numerose tratte di linee ferroviarie non più rispondenti alle originarie esigenze;

che fra queste tratte «rami secchi» sembrerebbe rientrare la tratta Giardini-Naxos-Randazzo,

l'interrogante chiede di sapere:

se risponde al vero la notizia della eventuale soppressione della tratta Giardini-Naxos-Randazzo;

quali sono stati i criteri seguiti per la formazione del sopra detto Piano;

se è vero che di recente sono stati spesi circa quattro miliardi per opere di ripristino e potenziamento della tratta stessa;

se il Ministro, infine, è a conoscenza che gli amministratori del comprensorio della Valle dell'Alcantara hanno sempre manifestato la necessità di migliorare e potenziare il servizio ferroviario, ritenuto indispensabile per i collegamenti tra i comuni della riviera e quelli dell'entroterra, in considerazione del fatto che il mantenimento del servizio è di vitale importanza per lo sviluppo dell'economia e del turismo su tutto un vasto territorio.

(4-02267)

(7 novembre 1985)

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

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

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

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

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

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

La linea Alcantara-Randazzo, di chilometri 37, rientra nelle linee di cui al precedente punto 2).

Per quanto concerne gli interventi sulle linee d'interesse locale, si è ritenuto di soprassedere, in via cautelativa, all'attuazione dei provvedimenti previsti nel decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, relativo

al programma di utilizzo delle somme stanziate con la legge 12 febbraio 1981, n. 17.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

MONDO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che il Piano nazionale dello Stato prevede la soppressione immediata della linea ferroviaria Noto-Pachino, l'interrogante chiede di sapere:

come tale decisione si concilia con la richiesta pressante dei comuni di Noto e Pachino che hanno chiesto il potenziamento di un servizio tanto utile per il trasporto di passeggeri e di merci;

come si concilia, altresì, il fatto che sono state spese di recente somme consistenti di pubblico denaro per il potenziamento della linea ferroviaria Noto-Pachino;

se ritiene il Ministro di dover intervenire per sospendere tale decisione e promuovere un confronto che finora è mancato con la regione, con gli enti locali, con i sindacati e con i rappresentanti di tutte le forze produttive interessate al problema.

(4-02291)

(7 novembre 1985)

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

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

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

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

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

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

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

b) le linee che svolgono una funzione integrativa alla rete commerciale per esigenze di politica generale dei trasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.301;

2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 2.333 potrà essere definitamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali ultime linee è stata prevista la sostituzione dei servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici di analogo livello qualitativo, nelle seguenti fasi operative:

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

— la seconda, da attuare a partire dal 28 settembre 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 70,7;

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

Per quanto concerne, in particolare, la linea Noto-Pachino, si fa presente che rientra nella prima fase delle sopra citate tre fasi operative.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

PAGANI Maurizio. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative intendano assumere di fronte alla chiusura dello stabilimento di Novara della CGE del gruppo generale electric che occupa 126 lavoratori che dovrebbero essere posti in cassa integrazione.

Si fa presente che l'industria intende attuare il provvedimento entro il 31 dicembre 1985, per cui le iniziative da attuare debbono avere carattere di urgenza.

(4-02470)

(20 dicembre 1985)

RISPOSTA. — Da notizie assunte presso l'UPICA — Ufficio Provinciale dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato di Novara — si è appreso

che il programma relativo al trasferimento delle lavorazioni e delle maestranze dallo stabilimento CGE di Novara a quello di Milano è stato completato.

La società CGE ha peraltro messo a disposizione delle maestranze interessate un servizio gratuito di trasporto da Novara a Milano e ritorno.

Il Ministero del lavoro, per la parte di sua competenza, ha informato di aver predisposto il decreto di proroga della cassa integrazioni guadagni per tutte le unità lavorative nazionali della CGE, comprese le maestranze dello stabilimento suddetto, con decorrenza dal 24 febbraio 1986 e sino al 24 agosto 1986.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
ZANONE

(20 ottobre 1986)

PANIGAZZI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Considerato che con decreto del Ministro della pubblica istruzione, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 29 novembre 1985, n. 327, veniva indetto un concorso per titoli ed esami, per l'attribuzione di 1115 borse di studio per la frequenza delle scuole di specializzazione delle università italiane;

rilevato che, a tutt'ora, gran parte di dette borse di studio non è ancora stata pagata ai vincitori,

l'interrogante chiede di conoscere quali siano i motivi di questo ritardo. (4-02945)

(8 maggio 1986)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, concernente la richiesta di chiarimenti circa i motivi del ritardo nel pagamento delle borse di studio per la frequenza delle scuole di specializzazione delle università italiane, di cui al bando di concorso pubblicato sulle *Gazzetta Ufficiale* n. 327 del 29 novembre 1983, si fa presente quanto segue.

Gli articoli 75 e 76 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, recanti norme per l'attribuzione delle borse di studio di cui trattasi, prevedono lo svolgimento di una prova scritta e di un colloquio nonchè la valutazione dei titoli presentati dai candidati per ciascuno dei settori di discipline indicati dall'articolo 5 del bando di concorso (complessivamente 39).

In relazione ai concorsi espletati, questo Ministero ha approvato gli atti e le graduatorie di merito, formulate dalle commissioni giudicatrici per ogni scuola di specializzazione di ciascuno ateneo, inviando i relativi decreti alla Corte dei conti per la prescritta registrazione.

A questo proposito si segnala la complessità delle procedure previste dalla legge per l'assegnazione delle borse in parola: controllo dei documenti comprovanti il possesso dei requisiti richiesti, emanazione dei provvedimenti di nomina, successivo invio della documentazione alle università le quali sono tenute al pagamento delle borse stesse in favore dei vincitori, previo accertamento delle condizioni di merito degli interessati.

Naturalmente, i tempi tecnici necessari per l'espletamento delle fasi procedurali sopra richiamate non consentono l'erogazione delle borse entro l'arco di ciascun anno accademico, in quanto i pagamenti, da parte degli atenei, possono essere effettuati soltanto a conclusione dell'*iter* previsto dalle vigenti disposizioni di legge.

Si fa, infine, presente che questo Ministero ha ormai provveduto ad accreditare presso le università i fondi necessari al pagamento di 1115 borse di studio a suo tempo bandite per la frequenza delle scuole di specializzazione nelle università italiane.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(20 ottobre 1986)

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

che l'amministrazione comunale di Trani (Bari), nel quadro dello sviluppo socio-economico della città, ha predisposto nuove e moderne infrastrutture in funzione del rilancio turistico, artigianale e commerciale, con l'obiettivo di contribuire a risolvere il grave problema occupazionale;

che il declassamento della stazione ferroviaria in serie B, come conseguenza del piano di ristrutturazione predisposto dalle Ferrovie dello Stato, che entrerà in vigore dal 23 dicembre, potrebbe vanificare le opzioni di sviluppo assunte dall'intero consiglio comunale e dalle forze sindacali, imprenditoriali e culturali;

che una tale decisione arrecherebbe un danno non solo alla città di Trani, ma all'economia di una zona ricca di potenzialità produttive, a causa della soppressione della spedizione e dello svincolo delle merci in arrivo, in un nodo ferroviario molto importante del Nord-barese,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritiene di soprassedere alla decisione di declassare la stazione ferroviaria di Trani in serie B, allo scopo di consentire l'approfondimento delle motivazioni che hanno portato ad una così nefasta determinazione, attraverso la necessaria consultazione con le amministrazioni locali e le forze sociali della zona sia sulle scelte operate a livello nazionale sia sul protocollo di intesa unilateralmente sottoscritto dall'assessore regionale ai trasporti con il quale si è convenuto di fare slittare a giugno 1986 il piano predisposto dall'azienda delle Ferrovie.

(4-02444)

(10 dicembre 1985)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato, interessato sulla questione, ha fatto sapere che la classificazione dei posti di organico e, di conseguenza, delle stazioni di tutta la rete è stata rivista a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 292 del 10 luglio 1984 e del decreto ministeriale n. 714 del 30 marzo 1985, relativo alla determinazione delle nuove dotazioni organiche del personale delle Ferrovie dello Stato.

I nuovi criteri di classificazione sono stati concordati con le organizzazioni sindacali nazionali unitamente ai criteri omogenei per la determinazione dei fabbisogni organici del personale delle stazioni in relazione agli effettivi impegni di lavoro.

Le modifiche apportate ai fabbisogni organici della stazione di Trani non comportano variazioni ai servizi commerciali offerti all'utenza, trattandosi di modifiche organizzative interne determinate dagli attuali effettivi impegni di lavoro di ogni singolo settore della stazione.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

POLLASTRELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso:

che il signor Massimo Pugliese di Roma ha dichiarato di aver comunicato agli onorevoli Presidenti della Camera e del Senato e ai Presidenti dei Gruppi parlamentari di aver programmato uno sciopero della fame per ottenere la sospensione degli atti esecutivi a seguito di una presunta erronea iscrizione a ruolo di imposte per 470 milioni, malgrado i ricorsi inoltrati alla commissione tributaria e all'intendenza di finanza al fine di essere rimesso nei termini;

che sembra che non sia stato notificato all'interessato l'accertamento di valore da cui è scaturita la iscrizione a ruolo,

l'interrogante chiede di conoscere gli esatti termini della vertenza e se non è possibile in via amministrativa provvedere alla sospensione degli atti esecutivi e alla rinotifica dell'avviso di accertamento di valore, inizialmente, come sembra, mai pervenuto al contribuente.

(4-03138)

(9 luglio 1986)

RISPOSTA. — Da notizie acquisite in sede locale risulta che il primo ufficio delle imposte dirette di Roma, a seguito delle notizie fornite dalla polizia tributaria di Cagliari, si è attivato per esaminare la posizione fiscale del signor Massimo Pugliese, nato a Borgia il 4 giugno 1927 e residente a Roma, via C. Ferrero di Cambiano n. 82, inviandogli l'apposito questionario al fine di ottenere ulteriori notizie.

Poichè il questionario predetto rimaneva inevaso, l'ufficio provvedeva ad irrogare la sanzione di lire 500.000, prevista dalla legge.

Successivamente l'ufficio stesso accertava i seguenti redditi netti ed imponibili:

Anni	Reddito netto IRPEF	Reddito imponibile ILOR
1976	44.878.000	990.000
1977	239.063.000	380.000
1978	96.261.000	254.000

I relativi formali avvisi di accertamento venivano notificati nel domicilio del signor Pugliese alle ore 11,45 del giorno 4 dicembre 1984, mediante la consegna al portiere dello stabile in mancanza dell'interessato o di altra persona legittimata a ricevere l'atto.

In data 7 dicembre 1984, con lettere raccomandate nn. 3960, 3959, 3961, dell'ufficio postale di Roma-42, veniva data notizia all'interessato dell'avvenuta notificazione dei predetti atti.

Non essendo stato prodotto ricorso avverso i predetti avvisi di accertamento, l'ufficio iscriveva legittimamente a ruolo le maggiori imposte, penalità ed interessi dovuti in base agli accertamenti divenuti definitivi per ciascuno degli anni 1976, 1977 e 1978.

Il signor Pugliese ha effettivamente poi chiesto la sospensione del ruolo dell'intendenza di finanza, facendo presente di non aver potuto ricorrere contro gli avvisi di accertamento perchè gli stessi non gli sarebbero stati consegnati dal portiere.

Al riguardo però l'ufficio non ha potuto che esprimere parere sfavorevole anche perchè la commissione tributaria di primo grado di Roma, nell'udienza del 14 giugno 1986, ha deliberato improponibili i ricorsi contro il ruolo prodotti per gli anni 1976, 1977 e 1978.

Alla luce di quanto esposto, l'operato dell'ufficio appare legittimo e, allo stato, nessun provvedimento favorevole al signor Pugliese può essere emesso.

Il Ministro delle finanze
VISENTINI

(23 ottobre 1986)

RIGGIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere dettagliatamente i tempi di realizzazione del programma di potenziamento del sistema ferroviario siciliano e, in particolare, quando si prevede la completa realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina.

Attualmente, in questa linea, quasi tutti i tratti sono a binario unico, cosa che è difficile constatare in altre parti del Centro-Nord del paese. Di conseguenza i tempi di percorrenza sono abbastanza lunghi.

È positivo il fatto che fervono i lavori di potenziamento della rete ferroviaria Roma-Milano, al fine di permettere il collegamento in 4 o 5 ore, ma è negativo che non si pensa minimamente a realizzare nei tempi brevi una nuova rete ferroviaria moderna che permetta collegamenti rapidi per il Sud e per la Sicilia in particolare.

Non si può ritenere, attualmente, soddisfacente che da Roma per arrivare a Palermo si impieghino 13 o 14 ore, per non parlare del tempo occorrente per arrivarci partendo da Milano, da Torino o da Genova.

Una politica di sviluppo del Mezzogiorno deve creare delle condizioni diverse di collegamenti rapidi.

Gli attuali tempi di percorrenza sono eguali a quelli di 50 anni or sono. Ciò penalizza ed isola tutto il Sud. Ecco perchè si richiede un cambiamento nella politica dei trasporti, per cambiare vecchi metodi e sistemi che non possono più essere nè accettati nè tollerati.

(4-02870)

(23 aprile 1986)

RISPOSTA. — Il decreto ministeriale 10 settembre 1981, n. 1881, concernente il programma di utilizzo delle somme stanziate con la legge 12 febbraio 1981, n. 17 (programma integrativo), ha previsto il finanziamento per 247 miliardi di lire dei lavori di raddoppio del binario della linea Palermo-Messina per le sole tratte Fiumetorto-Cefalù, Patti-Milazzo e Messina-Rometta.

Tali interventi sono stati successivamente rifinanziati con i fondi a carico della legge finanziaria 1985 per ulteriori 1.316 miliardi di lire.

L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che sono in corso i lavori per i lotti Falcone-San Filippo (chilometri 23) e la nuova sede tra Messina e Villafranca (chilometri 14), comprendente la nuova galleria dei Peloritani; si prevede che tali lavori possano essere portati a compimento entro gli anni 1990-1991.

I lavori per il lotto tra Fiumetorto e Campofelice subiranno ritardi in quanto la sovrintendenza archeologica di Palermo, dopo aver in un primo tempo concesso il benestare sul progetto di raddoppio in affiancamento, lo ha revocato ritenendo di dover imporre una variante planimetrica interessante circa il 50 per cento del tracciato con conseguente ritardo nell'esecuzione dei lavori e con notevoli maggiori oneri per liberare dal binario la zona archeologica di Himera.

Il raddoppio dell'intera linea Palermo-Messina non è previsto negli attuali programmi dell'ente Ferrovie dello Stato anche se viene considerato tra gli obiettivi strategici di sviluppo a lungo termine indicati dal Piano generale dei trasporti.

Per quanto riguarda il potenziamento generale della rete ferroviaria siciliana, sono previsti, a carico della citata legge n. 17 del 1981, numerosi interventi tra i quali l'ente Ferrovie dello Stato segnala in particolare:

l'elettrificazione della linea Fiumetorto-Porto Empedocle;

l'elettrificazione della linea Aragona-Canicattì-Caltanissetta-Bicocca;

l'installazione del controllo centralizzato del traffico sulla linea Roccapalumba-Caltanissetta.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

SALVATO, VALENZA, NESPOLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che in data 3 febbraio 1986 il pretore di Sorrento, dottor Iovino, ha condannato la preside dalla scuola media Luigi Bozzaotra di Massa Lubrense, professoressa Eleonora Rizzi, a pagare la somma di lire 3.274.900 perchè colpevole di non aver provveduto a soddisfare tutta una serie di carenze strutturali;

che in particolare la scuola sarebbe priva del certificato di prevenzione degli incendi, della protezione contro le scariche atmosferiche, dell'impianto di messa a terra, della scala di sicurezza, di un adeguato numero di servizi igienici al secondo piano e presenterebbe carenze nell'impianto elettrico;

che il decreto della pretura sorrentina è scaturito da una autodenuncia della stessa preside presso l'ENPI dopo numerose e inutili richieste all'amministrazione comunale di Massa di predisporre gli adeguati rimedi alle pessime condizioni in cui versa l'edificio scolastico e denunce al provveditore della gravità della situazione;

che la stessa preside ha dovuto mantenere la scuola aperta perchè venivano fatte dagli amministratori promesse di intervento finora disattese;

considerato che nella circolare del Ministero della pubblica istruzione del 3 giugno 1985, avente ad oggetto l'adeguamento degli uffici scolastici alle norme di prevenzione degli incendi, si comunicava che il Ministro aveva assunto una iniziativa per l'integrazione della normativa «nel senso di esonerare espressamente direttori didattici e presidi dalla responsabilità per l'inosservanza delle misure di ordine edilizio, in quanto di competenza degli enti obbligati a fornire gli edifici scolastici»,

gli interroganti chiedono di conoscere:

a) quali atti concreti sono seguìti alla citata circolare del 3 giugno 1985;

b) la sua valutazione rispetto a una situazione che porta ad addossare tutte le responsabilità ai capi di istituto, consentendo la latitanza delle autorità preposte a garantire il rispetto delle norme di agibilità e di sicurezza degli enti scolastici;

c) quali misure si intende adottare, anche mediante un piano straordinario di interventi, visto che la stragrande maggioranza degli istituti scolastici dell'area napoletana versa nelle stesse condizioni della scuola media di Massa Lubrense, per garantire la sicurezza e la tranquillità dei capi di istituto, dei lavoratori della scuola e degli alunni.

(4-02751)

(19 marzo 1986)

RISPOSTA. — In ordine all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si ritiene di dover far presente preliminarmente che l'individuazione, nel settore delle attività scolastiche, dei soggetti tenuti all'applicazione delle norme di prevenzione degli incendi non esime il legale rappresentante dell'istituzione scolastica dal controllo sul rispetto delle disposizioni vigenti, in considerazione delle conseguenze che potrebbero derivare dalle eventuali inosservanze delle relative prescrizioni.

In tal senso questo Ministero non ha mancato di fornire disposizioni e chiarimenti alle autorità scolastiche periferiche per quanto riguarda l'acquisizione degli attestati di agibilità ed idoneità igienico-sanitaria dei locali scolastici, nonchè dei certificati di prevenzione incendi, pur considerando le molteplici problematiche che rendono di non facile esecuzione le operazioni connesse con l'applicazione della normativa in parola.

Considerata, comunque, la delicata posizione dei capi d'istituto, al fine di esonerare gli stessi da responsabilità per omissioni di altri enti obbligati, è allo studio di questo Ministero un provvedimento, da sottoporre alle competenti sedi legislative, che consenta una più esatta individuazione del soggetto cui fa capo la titolarità degli adempimenti previsti dalle norme vigenti.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(20 ottobre 1986)

SAPORITO. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Premesso:

che la società aeroporti di Roma ha deciso di chiudere il bar-ristorante presso lo scalo internazionale di Fiumicino per problemi di sicurezza in seguito all'esplosione di un ordigno terroristico;

che tale decisione ha determinato crisi nella subconcessionaria che gestisce i servizi di ristoro a causa della conflittualità interna contro i numerosi licenziamenti a cui dovrà necessariamente ricorrere;

che le organizzazioni sindacali hanno contestato il provvedimento della società aeroporti di Roma perchè crea dubbi e incertezze in termini di credibilità politica riferita alla sicurezza e alla tutela del viaggiatore,

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti provvedimenti si intende adottare onde evitare l'aggravarsi della situazione ed anche al fine dell'attribuzione di tali servizi agli enti previsti dalla legge n. 775 del 1973.

(4-03024)

(10 giugno 1986)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Ministro dell'interno.

Come noto, il bar «fast food 6D Internazionale» dell'aerostazione di Fiumicino è stato riaperto al pubblico il 12 agosto 1986.

Sono stati, infatti, eseguiti i lavori per la riattivazione del servizio di ristoro esercitato dalla Berardo spa, che, in data 4 luglio 1986, ha revocato le lettere di preavviso di licenziamento inviate pochi giorni prima ai 40 dipendenti addetti al citato esercizio.

Per motivi di sicurezza pubblica, i lavori si sono concretizzati in una protezione dell'intera zona del bar mediante una parete di cristalli antiproiettile e con accesso consentito esclusivamente dall'esterno.

Il Ministro delle trasporti
SIGNORILE

(28 ottobre 1986)

VALENZA, IMBRIACO, SALVATO, ULIANICH. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso e considerato:

che l'ente «Educandati femminili» di Napoli, istituzione privata che svolge compiti di pubblica utilità (le scuole elementari, medie e magistrali sono dirette da un preside di nomina del Ministero), accogliendo alunni a pagamento ed anche a titolo gratuito, versa in una grave condizione di abbandono e di dissesto (oltre un miliardo di debiti, pignoramenti, personale non retribuito da mesi, eccetera);

che il suddetto ente dispone di un importante patrimonio immobiliare ed edilizio (200 aule, palestre, giardini, eccetera) situato nel quartiere del centro storico San Carlo Arena, carente di scuole e di infrastrutture civili;

che la situazione complessiva dell'edilizia scolastica nella città di Napoli è estremamente critica e drammatica, per la mancanza di 1.300 aule e per l'inagibilità di circa 50 edifici,

gli interroganti chiedono di conoscere qual è l'opinione del Ministro in merito al problema sollevato e se intende agire per l'acquisizione allo Stato del complesso scolastico degli «Educandati femminili», predisponendo — se opportuno o necessario — un apposito provvedimento legislativo; tale soluzione contribuirebbe al miglioramento dello stato dell'edilizia scolastica a Napoli, ampliando il patrimonio delle strutture pubbliche ed assicurando, in pari tempo, certezze circa lo stato economico e giuridico del personale dipendente.

(4-01586)

(1° febbraio 1985)

RISPOSTA. — In merito alla questione riguardante gli «Educandati femminili» di Napoli, di cui all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa presente che questo Ministero ha già predisposto uno schema di disegno di legge per la statizzazione dell'istituzione, che quanto prima sottoporrà all'esame del Parlamento.

Il Ministro della pubblica istruzione
FALCUCCI

(20 ottobre 1986)