# SENATO DELLA REPUBBLICA

----- IX LEGISLATURA

n. 106

# RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dall'1 all'8 luglio 1986)

#### INDICE

2091	FONTANARI: Sulla grave situazione dell'ufficio provinciale per la motorizzazione di Trento a causa delle limitate competenze assegnategli e della carenza di personale (443) (risp. Signori-LE, ministro dei trasporti) Pag.	2098
2092	GARIBALDI: Sulla veridicità della notizia relativa ad una ristrutturazione degli enti territoriali della organizzazione distrettuale del Ministero della difesa (2859) (risp. Spadolini, ministro della difesa)	2100
2093	in base alla quale nel territorio del comune di Niscemi (Caltanissetta), contrada Ulmo, si starebbe costruendo una grande stazione radar (2750) (risp. SPADOLINI, ministro della difesa)	2101
2093	GOZZINI: Per il ripristino dei presìdi dei vigili del fuoco nel centro turistico dell'Abetone (Pistoia) (2134) (risp. SCALFARO, ministro dell'interno)	2102
2095	GRADARI: Sulla veridicità della notizia secondo la quale si starebbe procedendo, su richiesta delle autorità austriache, alla riesumazione delle salme dei soldati sepolti nel cimitero di Sant'Anna di Trieste (2153) (risp. SPADOLINI, mini-	
2097	GROSSI: Per un intervento volto ad evitare la chiusura del convitto annesso all'istituto pro- fessionale di Stato per l'agricoltura di Città di	2104
2098	Castello (Perugia) (2852) (risp. Falcucci, ministro della pubblica istruzione)  GUSSO, GALLO: Sul giudizio del Governo in merito alla sentenza emessa dal pretore di San Donà di Piave (Venezia) secondo la quale, alla	2104
	2092 2093 2093 2095	provinciale per la motorizzazione di Trento a causa delle limitate competenze assegnategli e della carenza di personale (443) (risp. Signori-Le, ministro dei trasporti)  Pag.  GARIBALDI: Sulla veridicità della notizia relativa ad una ristrutturazione degli enti territoriali della organizzazione distrettuale del Ministero della difesa (2859) (risp. Spadolini, ministro della difesa)  GIANOTTI ed altri: Sulla veridicità della notizia in base alla quale nel territorio del comune di Niscemi (Caltanissetta), contrada Ulmo, si starebbe costruendo una grande stazione radar (2750) (risp. Spadolini, ministro della difesa)  GOZZINI: Per il ripristino dei presidi dei vigili del fuoco nel centro turistico dell'Abetone (Pistoia) (2134) (risp. Scalfaro, ministro dell'interno)  GRADARI: Sulla veridicità della notizia secondo la quale si starebbe procedendo, su richiesta delle autorità austriache, alla riesumazione delle salme dei soldati sepolti nel cimitero di Sant'Anna di Trieste (2153) (risp. Spadolini, ministro della difesa)  GROSSI: Per un intervento volto ad evitare la chiusura del convitto annesso all'istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Città di Castello (Perugia) (2852) (risp. Falcucci, ministro della pubblica istruzione)  GUSSO, GALLO: Sul giudizio del Governo in merito alla sentenza emessa dal pretore di San

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

luce del nuovo Concordato, non è punibile chi pubblicamente bestemmia (2298) (risp. Marti-		MILANI Eliseo: Per un intervento volto a garanti- re una applicazione uniforme dell'articolo 17	
	2105	della legge n. 432 del 1981, concernente la rico- struzione della carriera di ufficiali e sottufficia-	
JERVOLINO RUSSO: Sulle iniziative che si in-		li, qualunque sia l'arma di appartenenza (2420)	
tende assumere in relazione ai numerosi disser- vizi che sì verificano sulla linea ferroviaria		(risp. Spadolini, ministro della difesa) Pag.	2114
adriatica nella zona di Vasto (Chieti) (2492) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)	2106	NEPI: Sulla soppressione del servizio viaggiatori sulla linea ferroviaria Ascoli Piceno-Porto d'A-	
LOI: Sull'opportunità di sopprimere la linea ferroviaria Iglesias-Villamassargia (Cagliari)		scoli (2354) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)	2115
(2719) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)	2107	PALUMBO: Per un intervento volto ad evitare la	
LOTTI Maurizio: Sul deragliamento del Brennero Express avvenuto la notte dell'8 aprile 1986 (2832) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)	2110	ventilata soppressione del tronco ferroviario Carpinone (Isernia)-Sulmona (L'Aquila) (2464) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)	2117
MARINUCCI MARIANI: Sui motivi dell'estensio-		Per un intervento volto ad evitare la soppressione della linea ferroviaria Valsavoia-Caltagirone	
ne della servitù militare intorno al deposito di munizioni Enrico Giammarco situato in locali- tà San Cosimo, nel territorio dei comuni di		(Catania)-Gela (Caltanissetta) (2499) (risp. SI-GNORILE, ministro dei trasporti)	2120
ta can cosmo, nei territorio dei comuni di			

2112

2113

2114

MASCIADRI: Sull'opinione del Governo in merito alla raccomandazione approvata dall'Assemblea dell'UEO il 21 maggio 1985 sulla ricerca e lo sviluppo tecnologico nel campo dell'informatica, con particolare riferimento alle applicazioni militari dell'informatica stessa (2221) (risp. SPADOLINI, ministro della difesa)

Pratola Peligna, Prezza e Sulmona (L'Aquila), e

per la sospensione di tale provvedimento (2877)

(risp. Spadolini, ministro della difesa)

MELANDRI: Sui motivi del ritardo nella realizzazione a Ravenna del centro operativo di sorveglianza del mare previsto dalla legge n. 979 del 1982 (2073) (risp. Carta, ministro della marina mercantile) Caltagirone (Catania)-Gela (Caltanissetta) (2603) (risp. Signorile, ministro dei trasporti)

PETRARA, DI CORATO: Sulle notizie relative a possibili insediamenti militari nel territorio di

Sammichele di Bari (Bari) (2339) (risp. SPADOLI-

NI, ministro della difesa)

Sui motivi della sospensione della manutenzione

ordinaria sulla tratta ferroviaria Valsavoia-

SELLITTI: Per un intervento volto ad ottenere una diversa collocazione del casello autostradale interessante la zona Nocera-Pagano (Salerno), anche in relazione alla prevista statalizzazione del tratto autostradale Salerno-Scafati (1471) (risp. NICOLAZZI, ministro dei lavori pub-

2123

2120

2122

Fascicolo 106

ANGELONI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica. — Per sapere se siano a conoscenza dello stato di disagio e di incertezza che ha colpito molti cittadini interessati a partecipare ad alcuni concorsi pubblici a causa di una difforme applicazione delle norme riguardanti il limite di età per l'ammissione ai concorsi banditi da alcuni enti pubblici.

In particolare, il Consorzio apuano trasporti della provincia di Massa Carrara risulta che abbia escluso alcuni cittadini che hanno superato il trentesimo anno di età, invocando il regio-decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e ignorando tutte le norme successive (legge del 3 giugno 1978 ed altre) che hanno elevato tale limite a 35 anni.

Stante la gravità della situazione che danneggia un consistente numero di cittadini, l'interrogante chiede di conoscere se il Governo non intenda adottare con urgenza iniziative che, oltre a fare chiarezza interpretativa, eliminino discriminazioni e disagi inammissibili.

(4-02576)

(5 febbraio 1986)

RISPOSTA. — Per quanto concerne i requisiti per l'ammissione agli impieghi, la norma applicabile nelle assunzioni presso gli enti pubblici non economici è — per espressa disposizione dell'articolo 5 della legge 20 marzo 1975, n. 70 — l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Detta ultima norma, modificata dall'articolo 2 della legge 3 giugno 1978, n. 288, stabilisce che il limite massimo per le assunzioni non può essere superiore in linea generale agli anni 35.

Per quanto concerne l'assunzione di dipendenti presso i comuni, le province e i consorzi, vige il disposto dell'articolo 221 del regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, «Testo unico della legge comunale e provinciale», che stabilisce un limite di età per l'assunzione non superiore ai 35 anni, da possedere alla data del provvedimento che bandisce il concorso (limite anch'esso modificato dalla legge n. 288 del 1978, articolo 1).

Per gli enti e le imprese esercenti servizi di pubblico trasporto in regime di concessione che, si ricorda, non rientrano tra gli enti sottoposti alla normativa di cui alla legge n. 70 del 1975, si applicano però le norme di cui al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, che, all'articolo 10 dell'annesso regolamento (allegato A), prevedono per l'assunzione del personale il limite massimo dei 30 anni di età per i servizi attivi e dei 35 anni per gli altri servizi, salvo le «eccezioni» che, con l'approvazione governativa, la direzione dell'azienda credesse di ammettere in casi speciali o per determinate specilità di personale.

Il consorzio apuano trasporti, quale ente esercente servizi in concessione, è quindi tenuto, nell'organizzazione delle procedure concorsuali, all'osservanza delle disposizioni di cui al citato regio decreto n. 148 del 1931.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

Detta impostazione è anche confermata dal fatto che qualche anno addietro alcune aziende ed enti operanti nel settore del trasporto pubblico della regione cui si riferisce l'interrogante avevano assunto dei dipendenti di età superiore agli anni 30 per una applicazione estensiva della legge 3 giugno 1978, n. 288. L'INPS, per convalidare l'iscrizione di tale personale al fondo di previdenza per gli autoferrotranvieri, ha però chiesto alle aziende copia delle autorizzazioni alla assunzione in deroga ai limiti di età previsti dalla normativa per il settore.

Per quei casi la giunta regionale emise pertanto dei provvedimenti a sanatoria esplicitamente confermando così la specialità della normativa concernente i requisiti per le assunzioni.

Il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica

Gaspari

(28 giugno 1986)

#### CAVALIERE. — Al Ministro della difesa. — Per sapere:

a) se, con le misure cautelative e la varie condizioni opportune, non ritenga di aderire alla richiesta, avanzata da amministrazioni pubbliche, operatori turistici ed enti pubblici, di aprire ai voli *charters* l'aeroporto militare di Amendola, al fine di consentire l'afflusso di stranieri che sempre più numerosi chiedono di venire in Puglia per trascorrere il loro periodo di ferie sul Gargano o in altri centri (si fa presente che, in passato, il predetto aeroporto di Amendola è stato aperto al traffico civile e che non ci dovrebbero essere particolari, eccezionali motivi ostativi, rispetto ad altri aeroporti militari, che sono aperti al traffico aereo civile);

b) se non ritenga di accogliere la richiesta, avanzata dall'amministrazione comunale di Vieste, di liberalizzazione dell'immobile denominato «Castello», sito in Vieste, ora sede di un reparto della marina militare.

Detto reparto potrebbe essere convenientemente sistemato altrove, mentre il «Castello» avrebbe una destinazione più confacente, quale centro di attività socio-culturali, di cui Vieste e il Gargano hanno bisogno.

(4-02295)

(8 novembre 1985)

RISPOSTA. — Per l'utilizzazione per voli *charters* dell'eroporto di Amendola esistono problemi di carattere operativo e tecnico-logistico che non consentono allo stato attuale tale utilizzazione.

L'aeroporto di Amendola, infatti, è sede di una scuola di volo la cui intensa attività, per motivi di sicurezza, consentirebbe lo scalo di velivoli civili solo nei giorni non volativi. Inoltre esso dispone di un organico di personale e di una dotazione di mezzi per l'assistenza al volo e per i servizi antincendio e soccorso strettamente dimensionati all'attività della scuola. Non sono disponibili infrastrutture per la ricezione di passeggeri e bagagli, per il parcheggio dei velivoli civili e per il servizio di polizia dogana. L'eventuale adeguamento dell'aeroporto alle esigenze aggiuntive, comunque di competenza del Ministero dei trasporti, richiederebbe tempi necessariamente lunghi.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 106

Si rende noto, comunque, che nell'area di Foggia esiste un aeroporto, Foggia/Gino-Lisa, completo di nuova aerostazione e ben attrezzato per accogliere traffico civile.

Quanto al «Castello» di Vieste, si chiarisce che l'immobile è sede di un reparto della Marina che non è possibile, allo stato attuale, dislocare altrove.

Qualora in futuro dovessero intervenire modifiche a tale situazione, si procederà alla parziale dismissione dell'immobile, in accoglimento delle richieste delle autorità locali di Vieste.

> Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

D'AMELIO. — Al Ministro della difesa. — Premesso che il recente lancio di missili, da parte della Libia, contro l'isola di Lampedusa ripropone in termini drammatici e urgenti il problema della difesa dell'Italia e più in particolare della disponibilità di sistemi di protezione (avvistamento e abbattimento) da missili a lunga gittata,

l'interrogante chiede di conoscere quale sia la reale situazione dei sistemi difensivi italiani, in modo da ridare serenità al popolo italiano, che aspira alla sicurezza nella pace.

(4-02844)

(16 aprile 1986)

RISPOSTA. — Come già chiarito in varie sedi, anche parlamentari, contro un'offesa missilistica, condotta con missili balistici a lunga gittata, non esiste al momento nessuna valida difesa al mondo.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

DI NICOLA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e al Ministro senza portafoglio per gli affari regionali. — Per sapere se risponde a verità la notizia della prossima soppressione della linea ferroviaria Alcamo-diramazione Trapani, Via Castelvetrano.

La preannunciata soppressione di tale linea ha creato un grave stato di apprensione, accompagnato da vibrate proteste e polemiche da parte della numerosa popolazione della provincia di Trapani, in particolare nelle città di Castelvetrano, Mazara, Marsala e nella Valle del Belice, che certamente riceverebbero un gravissimo danno economico e sociale dalla drastica ed ingiustificata decisione governativa.

Il malaugurato provvedimento penalizzerebbe imprese artigiane, piccole industrie vinicole ed olearie e numerose categorie economiche che da tempo richiedono piuttosto il potenziamento e l'ammodernamento della

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

linea ferroviaria, che renda più agevole, comodo e veloce il viaggio di merci e persone e non l'eliminazione del poco esistente.

(21 gennaio 1986)

(4-02507)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri e a nome del Ministro senza portafoglio per gli affari regionali.

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 5.217;
- 2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);
- 3) linee che non svolgono una 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

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'ente Ferrovie dello Stato.

Per tali ultime linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, 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 1º gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1º giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

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

Le tratte Alcamo-diramazione Castelvetrano, di chilometri 42 e Castelvetrano-Trapani, di chilometri 74,2 sono comprese nelle linee di cui al precedente punto 2).

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

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

Preso atto delle concrete prospettive aperte da tali studi e riconosciuta la necessità di disporre di un ulteriore periodo di tempo per definire sul piano operativo le possibili soluzioni da adottare, è stato deciso di rinviare al 28 settembre 1986 (data di attivazione dell'orario invernale 1986-1987) la decorrenza dei provvedimenti di riassetto funzionale già prevista per il 1º giugno 1986.

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

Il Ministro	dei	trasport
	Sic	SNORILE

(27 giugno 1986)

FABBRI. — Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere se e quando si prenderanno le indispensabili decisioni per consentire la piena agibilità, e quindi la riapertura al pubblico, della Biblioteca Palatina di Parma.

Si fa presente che il protrarsi della chiusura è enormemente pregiudizie-

- 2096 -

Fascicolo 106

vole non solo per il mondo universitario che si avvale di questo ricchissimo fondo bibliografico parmense, ma per tutti gli uomini di cultura. Detta chiusura dura ormai da troppi mesi e, anche di fronte all'opinione pubblica, il disservizio è giustamente criticato e ritenuto del tutto ingiustificabile.

(4-01092)

(26 luglio 1984)

RISPOSTA. — A seguito di sopralluoghi disposti dal nucleo operativo del provveditorato alle opere pubbliche per l'Emilia Romagna e dal comitato provinciale dei vigili del fuoco, la Biblioteca Palatina di Parma è stata chiusa al pubblico, a causa della situazione statica e delle condizioni dell'impianto elettrico e anticendio, anche in conseguenza del sisma del 9 novembre 1983.

Al riguardo questa amministrazione ha disposto un sopralluogo di propri funzionari tecnici dal quale è emerso che le lesioni non erano tali da rilevare carenze di ordine statico e che l'impianto elettrico poteva essere attivato, seppure con alcune cautele.

Conseguentemente si davano istruzioni ai responsabili della Biblioteca sugli interventi da eseguire e nel febbraio 1984 veniva disposta la riapertura al pubblico della Biblioteca, previa esecuzione dei provvedimenti di carattere cautelativo richiesti nella relazione redatta dai predetti tecnici.

In pari tempo da parte di questo Ministero veniva dato incarico al provveditorato regionale alle opere pubbliche per l'Emila Romagna di predisporre, nell'ambito degli interventi relativi all'agibilità dei locali della Biblioteca Palatina di Parma, un progetto esecutivo relativo agli impianti elettrici e di prevenzione incendi della Biblioteca medesima.

Il nucleo operativo di Parma del provveditorato ha predisposto quindi un progetto generale esecutivo di lire 850 milioni, relativo ai lavori per l'adeguamento degli impianti elettrici, delle misure di sicurezza e di prevenzione incendi da realizzare in detto istituto.

Atteso il notevole impegno che implica la esecuzione globale del progetto, questa amministrazione ha disposto un sopralluogo, per verificare la possibilità di procedere per stralci funzionali e accertare, in tal senso, le priorità di intervento.

Sulla base delle risultanze, emerse nel corso di detta visita ispettiva e per consentire quindi la realizzazione di una prima serie di interventi, è stata posta a disposizione della Biblioteca Palatina di Parma la somma di lire 150 milioni, tratta dal capitolo 7601 di cui alla legge n. 229 del 12 giugno 1984 ed è stato dato incarico al nucleo operativo di Parma di redigere, nell'ambito dello stanziamento erogato, un progetto esecutivo per un primo lotto di lavori.

In ordine alle operazioni di appalto e di direzione tecnica dei lavori, l'amministrazione ha, infine, interessato il proprio competente ufficio periferico e il predetto nucleo operativo del provveditorato alle opere pubbliche di Parma.

In attesa della realizzazione di detti progetti e in connessione con le opere in atto per la situazione statica del complesso del Palazzo della Pilotta, sono stati disposti un ampliamento dell'impianto antifurto e la realizzazione di un sistema di illuminazione dei ponteggi eretti intorno al settore del compendio, occupati dalla Biblioteca.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

È stato, altresì, disposto quanto necessario per l'approntamento, con le dovute garanzie di sicurezza, di un locale a piano terra dell'edificio da adibire a sala di lettura.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
GULLOTTI

(27 giugno 1986)

FINESTRA. — Al Ministro della difesa. — Premesso:

che nel 1970, con azione della delegazione comandata dal colonnello Pietro Lorenzo Patanè alle dipendenze del commissariato generale onoranze caduti in guerra, proseguita ed ultimata da due successive delegazioni, le ceneri dei caduti italiani in Etiopia che fu possibile ritrovare furono riunite nei riquadri militari italiani dei cimiteri cattolici di Asmara e di Addis Abeba e nei cimiteri militari italiani di Cheren, Massaua, Passo Uarieu, Adigrat, Macallè e Gondar;

che nel novembre 1985 una delegazione del suddetto commissariato, recatasi in Etiopia al comando del commissario generale, medaglia d'oro al valor militare generale di corpo d'armata Ferruccio Brandi, constatò la impossibilità di riattare e di mantenere i cimiteri militari italiani di Passo Uarieu, Adigrat, Macallè e Gondar, in stato di gravissimo degrado e di totale abbandono, come risulta anche da notizie di stampa attinte a fonte attendibile («Il Tempo» del 27 dicembre 1985),

l'interrogante chiede di sapere:

che cosa s'intenda fare per dare attuazione immediata alla proposta di dismissione dei suddetti quattro cimiteri militari italiani inoltrata dal citato commissario generale, con raccolta delle ceneri nei restanti cimiteri e riquadri militari, oppure, sentite le famiglie dei caduti, con traslazione in Italia, onde por fine a un deplorevole stato di cose in progressivo rapido peggioramento;

che cosa s'intenda fare perchè sia assicurata la costante manutenzione dei restanti riquadri militari (dei cimiteri cattolici di Asmara e di Addis Abeba) e dei restanti cimiteri militari italiani (Cheren e Massaua) in Etiopia, attualmente in condizioni parzialmente soddisfacenti.

(4-02903)

(30 aprile 1986)

RISPOSTA. — I resti dei caduti inumati nei cimiteri militari di Gondar, Makallè, Adigrat e Passo Uarieu, dei quali è prevista la dismissione, saranno traslati, se non richiesti dai familiari, da Gondar ad Addis Abeba e dagli altri tre cimiteri a Massaua.

Poichè le operazioni potranno essere effettuate solo a seguito di autorizzazioni delle autorità etiopiche, l'ambasciata d'Italia ad Addis Abeba sta svolgendo passi e ha informato che confida di pervenire a una favorevole soluzione in tempi brevi.

Per quanto concerne la cura dei quattro cimiteri che rimarranno, la loro costante manutenzione ordinaria e straordinaria è affidata — tramite la suddetta ambasciata — a ditte italiane o locali operanti nelle località ove sono ubicati i cimiteri. Si fa affidamento, infine, sul controllo effettuato

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

dal personale italiano accreditato in Etiopia e sull'operosità della citata collettività italiana.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

FLAMIGNI. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere:

- 1) i nominativi dei funzionari del Ministero e dei militari delle Forze armate elencati alle pagine 110, 134, 135; 136, 137, 138 e 141 del volume I, tomo III, della documentazione raccolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulla loggia massonica P2, nonchè i nominativi di altri funzionari e militari iscritti in altri elenchi della P2, che sono attualmente in servizio, e con quale grado e incarico;
- 2) i nominativi dei funzionari e militari risultati iscritti negli elenchi della P2, di cui alla documentazione raccolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulla loggia massonica P2, per i quali è stata disposta l'apertura di procedimenti disciplinari dopo la pubblicazione della relazione della Commissione parlamentare di inchiesta e della documentazione ad essa allegata;
  - 3) quali sospensioni cautelari dal servizio sono state disposte.

(4-01752)

(20 marzo 1985)

RISPOSTA. — Nei confronti dei militari compresi negli elenchi degli iscritti alla loggia massonica P2 — pubblicati negli atti della Commissione Anselmi — e all'epoca in servizio, è stata disposta nuova inchiesta formale disciplinare.

Per quanto concerne, invece, i dipendenti civili, tuttora in servizio, si chiarisce che la competente commissione di disciplina non ha ritenuto di dover promuovere alcuna sanzione a carico dell'unico dipendente che — in raffronto alle circostanze emerse — era stato rinviato al suo giudizio.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

FONTANARI. — Al Ministro dei trasporti. — Pur essendo in qualche modo migliorata negli ultimi tempi, permane tuttora pesante e non rispondente alle esigenze dell'utenza la situazione dell'ufficio provinciale della motorizzazione di Trento. Ciò sembrerebbe dovuto alla esiguità dell'organico ed anche alle complicazioni burocratiche causate dalle limitate competenze del l'ufficio stesso, che dipende dall'ispettorato compartimentale che ha sede a Bolzano ed al quale sarebbe inoltre negata una funzionale autonomia amministrativa, indispensabile per una razionale e corretta gestione.

In particolare, sembra doversi lamentare che, a fronte di un quasi identico bacino di utenza e quindi analoga mole di lavoro, l'ispettorato

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

compartimentale di Bolzano vede coperto quasi al completo il suo organico con sede a Bolzano, mentre per l'ufficio di Trento l'organico è tuttora ridotto a meno della metà.

La carenza di personale e le complicazioni burocratiche comportano evidentemente disfunzioni e tempi di trattazione delle pratiche molto più lunghi di quanto sarebbe strettamente necessario in considerazione della potenzialità dell'ufficio. Ne risente particolarmente il servizio delle revisioni degli automezzi per il quale manca *in loco* totalmente il personale idoneo che deve essere dislocato a Trento saltuariamente da Bolzano, con inevitabili disfunzioni e con l'impossibilità di decentrare il servizio in periferia, come sarebbe auspicabile per evitare oneri e disagi agli utenti, data la particolare conformazione della provincia.

Analoga situazione di disagio è prevedibile a breve termine anche per il servizio esami patenti, a causa del già scarso personale disponibile e dei prossimi pensionamenti.

Poichè, per quanto sopra illustrato, la soluzione per un più agile e corretto funzionamento dell'ufficio provinciale della motorizzazione di Trento sembrerebbe trovarsi nell'assegnare a detto ufficio personale e dignità amministrativa pari a quelli dell'ispettorato compartimentale di Bolzano, superando differenziazioni e dipendenze che non trovano attualmente alcuna giustificazione, l'interrogante chiede al competente Ministero:

se, allo scopo di completare rapidamente l'organico dell'ufficio di Trento, non sia ipotizzabile un concorso locale, come già avviene in altri settori della Pubblica amministrazione e come raccomanda l'articolo 20 della legge 29 marzo 1983, n. 93 (tempestività, economicità e celerità di espletamento dei concorsi con selezioni decentrate per circoscrizioni territoriali), che risolverebbe in tempi brevi e senza le inevitabili complicazioni e le lungaggini di un concorso nazionale le carenze di personale dell'ufficio stesso;

se non si ritenga possibile addivenire in tempi brevi e nelle more di una delega delle competenze alle province autonome all'auspicata nuova strutturazione dell'ufficio provinciale della motorizzazione di Trento, assegnando direttamente a detto ufficio le competenze relative all'utenza della provincia di Trento e sanando una situazione che sembra anomala rispetto alle altre province del territorio nazionale.

(4-00443)

#### (23 dicembre 1983)

RISPOSTA. — Pur avendo presenti le difficoltà operative in cui si trova l'ufficio della motorizzazione civile di Trento, non si ritiene che la situazione sia da imputare all'assetto delle competenze dell'ufficio stesso, le quali, in effetti, consentono un grado di autonomia adeguato allo svolgimento delle proprie funzioni.

Il problema reale dell'ufficio di Trento va individuato nella insufficienza degli organici rispetto al livello quantitativo dei compiti d'istituto. Risulta infatti solo parzialmente superata la situazione di grave carenza di personale venutasi a determinare a seguito del blocco delle assunzioni nel periodo 1966-1978 e della crescente attribuzione di nuove competenze agli uffici periferici.

Inoltre, pur avendo fatto ricorso a concorsi a carattere regionale, la circostanza per la quale circa il 90 per cento dei candidati a pubblici

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

concorsi è di estrazione centro-meridionale ha impedito all'amministrazione di garantire all'ufficio l'apporto di unità residenti in loco.

Si fa presente che l'esiguità degli organici è un problema che riguarda la generalità degli uffici periferici della motorizzazione civile ed in particolar modo, per quanto appena evidenziato, gli uffici dell'Italia del Nord.

Si auspica pertanto che, in attesa di una riforma di carattere generale, si possa in tempi brevi pervenire all'approvazione, da parte del Senato, del disegno di legge per l'ampliamento dei ruoli organici della motorizzazione, già approvato dalla Camera dei deputati.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(27 giugno 1986)

GARIBALDI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere se risponda al vero il fatto che sia in corso un'operazione di ristrutturazione degli enti territoriali della organizzazione distrettuale e, nell'affermativa, da quali direttive promani, in cosa si sostanzi, per quali ragioni sia stata intrapresa e quali obiettivi si proponga.

(4-02859)

(22 aprile 1986)

RISPOSTA. — Come è stato chiarito nella nota aggiuntiva al bilancio 1986 e nel dibattito presso la Commissione difesa dell'11 dicembre 1985, nel quadro dei provvedimenti di ristrutturazione della componente territoriale dell'esercito, è anche allo studio — per l'organizzazione distrettuale — l'evoluzione verso nuovi modelli organizzativi di distretti militari «al passo con i tempi», capaci di procedure di lavoro più snelle e funzionali, in grado quindi di rispondere con maggiore tempestività e precisione alle esigenze delle componenti civile e militare del paese.

Emerge infatti sempre più impellente la necessità di riorganizzare l'intero sistema, attuando:

la razionalizzazione e l'accentramento delle funzioni tecniche non di interesse diretto dei cittadini;

il decentramento, per contro, delle funzioni spiccatamente sociali, quali informazioni, rilascio di documenti, eccetera.

Elemento determinante per la definizione di una siffatta «filosofia» di funzionamento è il ricorso nella misura maggiore possibile alle procedure automatizzare ed all'utilizzazione di mezzi meccanografici.

Il nuovo modello organizzativo-funzionale sarà basato su:

un organo direttivo a livello nazionale (l'attuale direzione generale della leva e del reclutamento obbligatorio) con le attribuzioni di natura tecnico-giuridico-amministrativa ora previste;

organi direttivi interregionali a livello di regione militare, costituiti di recente (le direzioni leva, reclutamento e mobilitazione), con funzioni di comando, coordinamento e controllo sulle attività in questione, con responsabilità deliberatoria in merito a dispense, rinvii o ritardi, conferita mediante il controllo dei consigli di leva posti alle loro dirette dipendenze;

uno o più organi esecutivi per la regione amministrativa (distretti militari regionali) nel numero in via di definizione in base all'entità della

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

popolazione gestita, con funzioni esecutive nei settori della levareclutamento, della mobilitazione, della documentazione matricolare e delle informazioni per il pubblico.

Saranno, sotto l'aspetto funzionale, strettamente collegati con i consigli di leva e con gli organi di medicina legale e costituiranno una banca dati nello speciffico settore gli organi esecutivi a livello di provincia amministrativa (distretti militari provinciali) funzionalmente collegati con distretti militari regionali (quali terminali), con compiti di sola informazione e certificativi a favore dei cittadini.

I suddetti organi esecutivi saranno chiaramente basati sugli attuali 62 distretti militari, da adeguare con trasformazioni interne all'utilizzazione dell'elaboratore automatico dei dati e alle nuove procedure di funzionamento.

Verranno esplorate in futuro anche le possibilità e la convenienza di allargare i distretti militari provinciali a quelle province che inizialmente ne rimarranno prive, fermo comunque restando che tale allargamento dovrà essere subordinato ad un più elevato rapporto costo efficacia che giustifichi, sotto il profilo funzionale e della resa del servizio, anche in relazione alla popolazione da servire, la costituzione di 33 nuovi distretti militari provinciali (tanti quanti sono attualmente le province amministrative non servite).

Per quanto riguarda la branca leva e selezione, l'obiettivo prioritario da perseguire è una maggiore efficienza dei relativi organi (consigli di leva, uffici di leva e gruppi selettori). Ciò allo scopo di:

contrarre da 3 a 2 giorni la durata della visita di leva;

ridurre al minimo indispensabile gli invii in ospedale militare per visite suppletive di natura specialistica;

ottenere risultati (accertamenti sanitari e psicoattitudinali) più precisi e quindi più probanti nell'interesse del cittadino e della Difesa.

Poichè il conseguimento della maggiore efficienza degli organi postula anche un incremento della disponibilità di personale in molti di essi (che specie al Nord sono da tempo in grave sofferenza) e considerato che sta affermandosi con sempre maggiore vigore la tendenza — già in atto da qualche tempo in ambito Difesa — a diminuire le spese di esercizio in tutti i settori, non è da escludere che si renda necessaria nell'interesse comune una riduzione quantitativa di detti organi, al momento allo studio con tutti gli organismi interessati.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

GIANOTTI, CROCETTA, MACALUSO, MONTALBANO, BELLAFIORE Vito, VITALE, GRECO, LA VALLE. — Al Ministro della difesa. — In base alla notizia secondo la quale nel territorio del comune di Niscemi (Caltanissetta), contrada Ulmo, si starebbe costruendo una grande stazione radar,

gli interroganti chiedono:

se confermi tale notizia;

nel caso affermativo, in base a quali accordi tale installazione sia stata decisa;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

in particolare, se tale base sia in relazione all'appoggio alla base missilistica di Comiso, configurandosi come un'estensione della militarizzazione della zona.

È comprensibile come tali notizie abbiano creato apprensione nelle popolazioni, le quali chiedono di avere, attravero i canali adatti, informazioni precise e rassicurazioni.

(4-02750)

(19 marzo 1986)

RISPOSTA. — Si conferma che si sta trattando per l'acquisto di un terreno ubicato nel comune di Niscemi per il quale i proprietari hanno dichiarato la loro disponibilità alla vendita.

Sull'area sarà realizzato, nei prossimi anni, un complesso di antenne per migliorare i sistemi di trasmissione attualmente assicurati dalla stazione per telecomunicazioni di Sigonella.

Tali sistemi non saranno realizzati in funzione della base di Comiso.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26	giugno	1986)
(20	SIUSIIO	1,000

GOZZINI. — Al Ministro dell'interno e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile. — Premesso:

- a) che il 15 agosto 1985 nell'albergo Cristallo del centro turistico di Abetone (Pistoia) si è sviluppato un incendio che lo ha parzialmente distrutto:
- b) che solo una serie di circostanze fortunate assenza totale di vento, ora tarda della mattinata, riserve d'acqua adeguate nonostante la siccità nonchè l'intervento immediato dei carabinieri e di numerosi volontari hanno impedito che si dovessero lamentare vittime e che l'incendio si propagasse;
- c) che i vigili del fuoco sono arrivati da Pistoia, distante 50 chilometri, un'ora e mezza dopo l'allarme quando le fiamme erano ormai sotto controllo;
- d) che nel 1974 sono stati soppressi i presidi di vigili del fuoco fino allora esistenti a San Marcello (Pistoia) e a Pievepelago (Modena), località molto più vicine all'Abetone;

tenuto presente che questo centro registra circa 3.000 presenze di turisti nell'estate e oltre 5.500 d'inverno,

si chiede di conoscere quali provvedimenti si possano adottare per prevenire il rischio di conseguenze molto più gravi in caso di altri incendi, sia ripristinando i presidi di vigili del fuoco soppressi, sia contribuendo alla realizzazione delle iniziative promosse dai comuni delle zone.

(4-02134)

(12 settembre 1985)

RISPOSTA. — Nella mattinata del 15 agosto dello scorso anno, all'interno dell'hotel Cristallo, sito nella piazza principale del centro turistico dell'Abetone, sulla montagna pistoiese, si è improvvisamente sviluppato un violento incendio che ha arrecato gravi danni alle strutture del complesso alberghiero.

Fascicolo 106

Hanno preso parte all'opera di spegnimento i carabinieri della locale stazione e di quelle limitrofe, il personale del corpo forestale e i volontari della croce rossa che operano nella vicina località di San Marcello, coadiuvati attivamente dalla popolazione residente, dagli albergatori e dagli stessi villeggianti.

Rilievo determinante nell'opera di spegnimento dell'incendio ha avuto la presenza *in loco* di numerosi idranti, installati a suo tempo dall'amministrazione comunale.

Le squadre dei vigili del fuoco, intervenute da Pistoia, da Montecatini e da Pavullo, sono giunte sul posto quando ormai l'incendio era domato. Il ritardo nell'intervento è stato causato sia dalla distanza del luogo dell'incendio dalle sedi di provenienza delle squadre che dall'eccezionale traffico veicolare presente in coincidenza con la festività di Ferragosto nonchè con una corsa ciclistica in fase di svolgimento sulle strade statali di collegamento.

L'insufficienza del servizio antincendi nella località turistica dell'Abetone, evidenziata dall'episodio testè riferito, ha suscitato, in sede locale, vive preoccupazioni delle quali si sono fatte portavoce le amministrazioni elettive e le cui motivazioni non sfuggono alla consapevolezza di questo Ministero.

A tal riguardo può risultare opportuno richiamare le più recenti vicende che hanno interessato le strutture antincendi della zona.

Fino al 1974, il comune di San Marcello Pistoiese è stato sede di un distaccamento di vigili del fuoco «permanenti», di cui venne decisa la trasformazione in distaccamento di Vigili del fuoco «volontari».

Il motivo che ha determinato tale provvedimento è stato determinato dalla grave situazione di personale nella quale versava il corpo nazionale dei vigili del fuoco. Tale condizione richiese il concentramento dei servizi di soccorso mediante la sospensione del servizio permanente in alcune sedi ove il numero di interventi risultava assai modesto (meno di 50-60 interventi all'anno).

Il distaccamento di San Marcello Pistoiese ed altri cinque vennero, pertanto, disattivati per consentire il travaso del personale in sedi di più elevato carico operativo.

La scelta dei distaccamenti da disattivare fu determinata esclusivamente da dati obiettivi come l'accennata statistica degli interventi effettuati, la distanza da altre sedi di servizio ed il bacino di utenza.

La sede di servizio di San Marcello Pistoiese venne inizialmente mantenuta per consentirne la trasformazione in «distaccamento volontario» che, peraltro, non venne mai attivato, tenuto conto delle difficoltà di reperire il personale volontario necessario per gli eventuali interventi.

Al momento attuale, essendosi sviluppata una maggiore sensibilità verso il volontariato, questo Ministero ha allo studio la possibilità di istituire presso San Marcello Pistoiese un distaccamento di tipo misto: vigili permanenti e volontari.

Tale eventualità andrà, comunque, verificata tenendo conto delle esigenze complessive del territorio nazionale e dovrà formare oggetto di intesa con le organizzazioni sindacali.

Il Ministro dell'interno SCALFARO

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

#### GRADARI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere:

se corrisponde al vero che a cura del Commissariato generale onoranze caduti in guerra si sta provvedendo, su richiesta delle autorità austriache, alla riesumazione di soldati fino ad oggi sepolti nel cimitero di Sant'Anna, Via della Pace, di Trieste;

se corrisponde al vero che tra i riesumandi vi sono soldati italiani; quale sia l'eventuale destinazione.

(4-02153)

(24 settembre 1985)

RISPOSTA. — In effetti, tra le salme dei caduti austro-ungarici, esumate per la traslazione nell'apposito sepolcro realizzato nel cimitero di Sant'Anna in Trieste, ne sono state individuate undici appartenenti a militari italiani.

Esse hanno avuto adeguata collocazione nella parte del sepolcro destinato ai caduti della guerra 1915-18.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

## GROSSI. — Al Ministro della pubblica istruzione. — Premesso:

che il convitto annesso all'Istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Città di Castello è l'unica struttura in grado di rispondere ai bisogni degli studenti che risiedono in località distanti o addirittura in altre regioni che non dispongono di istituti con pari specializzazioni;

che nello stesso Istituto professionale è stato deciso, in via sperimentale, un corso di esperti in tabacchicoltura e tabacchifici, a partire dall'anno scolastico 1986-87, specializzazione per la quale si prevede un aumento consistente del numero degli allievi, essendo un corso unico in Italia;

che una circolare relativa alla previsione di dotazione organica attinente alle diverse strutture decentrate per l'anno scolastico 1986-87 potrebbe mettere il convitto stesso nelle condizioni di non potere più rimanere aperto,

l'interrogante chiede di conoscere:

se le gravi preoccupazioni destate dalla circolare stessa e delle quali si è fatto interprete il consiglio comunale di Città di Castello siano fondate:

quali provvedimenti si intenda prendere per la piena utilizzazione, anche in favore di studenti provenienti da altri istituti cittadini, del convitto stesso e quali iniziative per rilanciare, con le opportune innovazioni, questa indispensabile ed unica struttura di supporto agli studenti più disagiati, per garantire loro l'esercizio del diritto allo studio sancito dalla Costituzione.

(4-02852)

(17 aprile 1986)

RISPOSTA. — In merito alla questione, rappresentata nella interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si premette che l'articolo 20 della legge 15 giugno 1931, n. 889, vieta agli allievi iscritti ad altre scuole di usufruire dei convitti annessi agli istituti professionali.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

Ciò precisato, si fa presente che questo Ministero aveva sospeso per l'anno scolastico 1986-87 il funzionamento del convitto annesso all'istituto professionale di Stato per l'agricoltura di Città di Castello a causa degli elevati costi di gestione in rapporto alla popolazione convittuale.

Considerato, tuttavia, che per il prossimo anno scolastico sono state presentate 25 domande di preiscrizione, è stato autorizzato il funzionamento di fatto del convitto nell'eventualità che un nuovo incremento di allievi giustifichi, per l'anno 1987-88, la sua piena riattivazione.

Il Ministro della pubblica istruzione FALCUCCI

(25 giugno 1986)

GUSSO, GALLO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Premesso che il pretore di San Donà di Piave (Venezia) Luigi Delpino ha deciso, con propria recente sentenza, che non è punibile chi pubblicamente bestemmia in quanto, con l'entrata in vigore del nuovo Concordato con la Santa Sede, non sarebbe più applicabile l'articolo 724 del codice penale che riguarda espressioni oltraggiose contro la Divinità, i simboli e le persone venerati nella religione cattolica, dato che con detto nuovo Concordato non potrebbe più parlarsi di religione di Stato, l'interrogante chiede di conoscere se il Governo condivida una tale interpretazione delle recenti norme concordatarie che, secondo la sentenza sopra richiamata, potrebbe addirittura determinare l'impunità di atti, come la bestemmia, che sono comunque da considerarsi episodi di offesa dei più elementari sentimenti religiosi dei credenti sia di fede cattolica che di altre fedi, ma anche dei non credenti, sotto il profilo morale e civile.

(4-02298)

(8 novembre 1985)

RISPOSTA. — Va doverosamente premesso che, nel nostro sistema costituzionale, l'interpretazione e l'applicazione delle norme di legge sono di esclusiva competenza della magistratura e che, pertanto, trattandosi per di più, nel caso di specie, di sentenza non definitiva, perchè impugnata dal procuratore generale della Repubblica di Venezia, non è consentito al Governo di esprimere apprezzamenti o giudizi che possano apparire, anche indirettamente, come illegittima interferenza nell'attività di un altro potere dello Stato, quello giurisdizionale.

Detto ciò ed analizzando la questione nelle sue linee generali, può affermarsi che anche una prospettiva di riforma che tenga conto dell'eliminazione nel nuovo Concordato tra la Repubblica italiana e la Santa Sede di ogni riferimento alla cosiddetta «religione dello Stato» non comporta necessariamente l'eliminazione dal codice penale del reato di bestemmia.

Va tenuto infatti presente che la bestemmia offende il sentimento religioso e questo — come ha osservato la Corte costituzionale nella sentenza n. 188 del 27 giugno 1975 — «quale vive nell'intimo della coscienza individuale e si estende anche a gruppi più o meno numerosi di persone legate tra loro dal vincolo della professione di fede comune, è da considerare tra i beni costituzionalmente rilevanti».

Fascicolo 106

Non sembra pertanto potersi dubitare che, anche nell'ambito di una complessiva riforma del diritto penale, volta a ridefinire il catalogo dei beni giuridici bisognosi e meritevoli di protezione penale, debba trovare posto il reato di bestemmia, in modo da tutelare il sentimento religioso anche di coloro che professano fedi diverse da quella cattolica, coerentemente con il dettato costituzionale che garantisce in eguale misura agli appartenenti a qualsivoglia confessione religiosa la libera esplicazione del loro sentimento religioso, garanzia alla quale non può non corrispondere l'obbligo, da parte della generalità dei consociati, di rispettare quel sentimento religioso.

Un'indicazione in tal senso, del resto, è venuta anche dalla Corte costituzionale, la quale, sin dal 1973 (sentenza n. 14 del 27 febbraio), aveva auspicato la revisione dell'articolo 724 del codice penale, nel senso di «estendere la tutela penale contro le offese del sentimento religioso di individui appartenenti a confessioni diverse da quella cattolica».

Il Ministro di grazia e giustizia Martinazzoli

(2 luglio 1986)

JERVOLINO RUSSO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere quali provvedimenti urgenti il Ministero dei trasporti intenda adottare per far fronte alle notevoli, gravissime difficoltà, già da lungo tempo e da più parti denunciate, alle quali devono far fronte i viaggiatori ferroviari della città di Vasto.

In particolare sono stati più volte denunciati alla amministrazione i notevoli, ricorrenti ritardi con i quali viaggiano i treni in circolazione sulla linea adriatica. Tale situazione danneggia in particolare i numerosi pendolari che quotidianamente da Vasto si recano a lavorare a Pescara e che, a causa dei ricorrenti ritardi, non riescono a rispettare l'orario di lavoro.

È stata poi più volte denunciata all'amministrazione la situazione di incuria e di assoluta mancanza di igiene che caratterizza le vetture poste in servizio sulla linea adriatica.

Si chiede, inoltre, di sapere per quali motivi la stazione di Vasto non sia assolutamente servita durante la notte in quanto in essa, dalle ore 21 della sera alle ore 6 del mattino, non si ferma alcun treno. Ciò costringe i viaggiatori in arrivo o in partenza a spostarsi con mezzi propri e con grave disagio alle stazioni di Chieti e di Termoli.

Tali disservizi sono particolarmente gravi non solo per coloro che risiedono stabilmente a Vasto, ma per i numerosissimi turisti che frequentano la città durante l'estate e per quanti hanno necessità di un rapido collegamento ferroviario con essa in quanto impegnati nella vicina zona industriale di San Salvo.

(4-02492)

(24 settembre 1985)

RISPOSTA. — Da notizie assunte presso l'ente Ferrovie dello Stato è risultato che l'andamento dei treni sulla linea adriatica è condizionato da importanti lavori in corso di esecuzione, come il rinnovamento della linea elettrica di contatto sulle tratte Termoli-Chieti e Pescara-Ortona, il rinno-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

2107 -

FASCICOLO 106

vamento del binario sulla tratta San Severo-Lesina e i lavori per completare il raddoppio del binario lungo le tratte Porto di Vasto-Termoli e Pescara-Silvi.

Tali lavori, infatti, influiscono sulla regolarità di marcia di vari convogli in quanto oggettive situazioni di traffico non hanno consentito di sospendere del tutto la circolazione dei treni per prolungati periodi di tempo.

Da parte dell'ente Ferrovie dello Stato viene perciò posto in essere ogni intervento per contenere, nei limiti del possibile, i disagi conseguenti all'esecuzione dei riferiti lavori che hanno comportato ritardi medi compresi tra i 10 e i 20 minuti nel periodo 1º luglio-15 ottobre 1985.

Relativamente alla pulizia delle vetture impiegate sulla linea adriatica, non essendo stati precisati i treni interessati, si informa, in generale, che il servizio di pulizia del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato è affidato a ditte esterne all'ente, mediante appalti cosiddetti «zonali» ed è soggetto a controlli da parte del personale delle Ferrovie dello Stato.

La minore qualità delle prestazioni rese è imputabile, in parte, al materiale vetusto che l'ente delle Ferrovie dello Stato deve continuare ad utilizzare ed in parte al decadimento del livello di intervento dell'appalto zonale di Bari, constatazione quest'ultima che ha indotto le Ferrovie dello Stato ad emettere diffida a carico dell'appaltatore.

Per quanto riguarda i collegamenti notturni, si fa presente che le esigenze di acceleramento dei treni a lungo percorso, reclamate dai viaggiatori che utilizzano le relazioni di estremità, impongono una limitazione delle fermate intermedie. La vicinanza di Vasto a Termoli (20-25 chilometri) non penalizza il bacino di domanda di traffico di Vasto più di quello di altri centri della linea adriatica.

Il Ministro dei trasporti SIGNORILE

(27 giugno 1986)

032/106

LOI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti. — Premesso:

che il piano nazionale delle Ferrovie dello Stato prevede la soppressione di numerose linee ritenute «scarsamente produttive»;

che fra queste linee sembrerebbe rientrare la Iglesias-Villamassargia, in provincia di Cagliari,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano stati i criteri seguiti per la formazione del sopra detto piano;

se la prevista soppressione della linea in argomento sia stata concordata con la regione Sarda;

se il Governo è a conoscenza che gli amministratori locali e le popolazioni della zona hanno manifestato vivissimo malcontento e preoccupazione per la prevista soppressione della linea ferroviaria Iglesias-Villamassargia;

se il Governo non ritenga di dover rivedere la decisione adottata dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, tenuto conto del fatto che la predetta linea ferroviaria riveste una considerevole importanza per l'economia dell'intera zona;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 106

se il Governo, infine, prima di rendere operativa qualunque decisione in merito, non reputi opportuno promuovere un confronto con la regione, con gli enti locali, con i sindacati e con i rappresentanti di tutte le forze produttive interessate al problema.

(4-02719)

(12 marzo 1986)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

L'esercizio ferroviario è caratterizzato da una forte incidenza di costi fissi che, come è noto, si rivelano sostanzialmente invariabili rispetto al volume del traffico. Pertanto, esiste uno stretto legame tra i risultati economici di gestione delle singole linee e l'entità del traffico su di esse svolto, con il conseguente insorgere di crescenti deficit d'esercizio a fronte di una riduzione dei servizi venduti.

Il problema, che investe tutte le reti ferroviarie, comporta l'insostenibilità economica del mantenimento in esercizio delle linee a scarso traffico e, quando tale mantenimento viene riconosciuto opportuno per motivi di interesse generale, si rende necessario un concorso finanziario da parte dello Stato.

Per i paesi della CEE tale concorso è disciplinato dal regolamento 26 giugno 1969, n. 1191, concernente gli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti, il quale prevede la compensazione alle imprese ferroviarie degli oneri di esercizio delle linee comportanti svantaggi economici.

Detto regolamento, nell'ambito dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, trovò applicazione non per tutte le linee passive, ma solo per quelle presentanti maggiore sproporzione tra i costi e i ricavi; la non completa compensazione di dette passività ha costituito una delle principali fonti del *deficit* di bilancio.

Al fine di ridurre gli obblighi di esercizio comportanti compensazioni a carico del bilancio statale quando gli stessi non siano accompagnati da concreta utilità in termini di interesse generale, l'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 (legge finanziaria 1985), ha previsto 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.

Inoltre, tenuto conto che tra gli obiettivi della riforma ferroviaria vi sono il conseguimento del pareggio del bilancio e la chiara distinzione tra i servizi prodotti nell'interesse commerciale d'impresa e quelli commercialmente passivi imposti per esigenze di interesse generale, l'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, concernente l'istituzione dell'ente Ferrovie dello Stato, prevede 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.

Per l'esame del problema, 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

Fascicolo 106

forze politiche e sociali, a conclusione della quale si è pervenuti alla seguente ipotesi di 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. 1191/61, 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 5.199;
- 2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostituvi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.936,6, potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);
- 3) linee che non svolgono una insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'ente Ferrovie dello Stato.

Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, 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 1º gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

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

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

Per quanto concerne, in particolare, la linea Iglesias-Villamassargia, di chilometri 9, si fa presente che essa è compresa fra quelle di cui al precedente punto 2).

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

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

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

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

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

Ad ogni modo, gli oneri derivanti dall'esercizio da parte dell'ente Ferrovie dello Stato di linee di interesse locale o di autoservizi sostitutivi dovranno formare oggetto di compensazione ai sensi dei regolamenti CEE, eventualmente con il concorso delle regioni e degli enti locali.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(27 giugno 1986)

LOTTI Maurizio. — Al Ministro dei trasporti. — Premesso:

che solo il caso ha impedito che il deragliamento del treno 288 «Brener Express», avvenuto la notte di martedi 8 aprile tra le stazioni di Bolognina e Camposanto, provocasse morti, trasformando così il grave incidente in tragedia;

che, dalle prime affermazioni della direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Bologna, sembra che il deragliamento debba imputarsi ad un cedimento della massicciata, in concomitanza con un piccolo viadotto;

che appare incomprensibile che una tratta ferroviaria tanto importante quale la Verona-Bologna, che collega il Brennero con l'Italia centrale e che sopporta sull'unico binario un intenso traffico giornaliero di convogli passeggeri e merci, presenti tali elementi di insicurezza e non risulti sottoposta a sufficienti e rigorosi controlli, resi soprattutto necessari dalla natura del terreno e dall'usura di numerosi piccoli viadotti su fossi e canali la cui costruzione risale in gran parte alla fine del secolo scorso,

l'interrogante chiede si sapere:

quali siano state le cause effetive del deragliamento;

quali siano i sistemi di controllo attivati sulla tratta in parola, con particolare riferimento alla loro frequenza e alle tecniche di effettuazione;

quali provvedimenti urgenti, sul piano amministrativo e finanziario, intenda adottare, d'intesa con l'ente Ferrovie dello Stato, per accelerare e intensificare i lavori di raddoppio e potenziamento dell'intera tratta Verona-Bologna, allo scopo di recuperare l'eccessivo e ingiustificato tempo perduto e pervenire con la necessaria rapidità ad eliminare la strozzatura costituita da questa tratta a binario unico, che è la sola sull'intero asse Amburgo-Reggio Calabria.

(4-02832)

(15 aprile 1986)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che sono ancora in corso indagini conoscitive atte a verificare le caratteristiche del terreno

Fascicolo 106

di fondazione del ponte sul canale «Rangona» al chilometro 35+951 della linea Bologna-Verona e del rilevato adiacente. In particolare, l'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che il deragliamento dell'espresso 288, avvenuto il giorno 8 aprile 1986, alle ore 23.00 circa, è stato causato presumibilmente — salvo risultanze contrarie che potranno emergere dal completamento delle predette indagini e dalle due inchieste, una amministrativa e l'altra giudiziaria, in corso — dal cedimento della spalla lato Verona e del rilevato a tergo della spalla stessa.

Le acque convogliate dal canale, notevolmente ingrossate dalle persistenti piogge del giorno anzidetto, infiltrandosi dietro la spalla avrebbero provocato una spinta anormale sulla spella stessa, tanto da provocarne la rotazione rigida con traslazione della fondazione verso il centro dell'alveo del canale, nonchè l'allentamento del terreno di sedime del rilevato, che provocava un leggero sfaldamento del terrapieno di supporto al binario, con conseguente avvallamento del binario stesso.

L'impatto dei carichi dinamici, subito dopo il transito di parte del convoglio sul ponte, ad arco a tutto sesto, della luce di m. 5, esaltava il fenomeno.

Il crollo dell'arco è avvenuto in un secondo tempo, dopo che si era verificato l'evento calamitoso.

L'ente Ferrovie dello Stato precisa che le visite di ispezione alle opere d'arte vengono periodicamente e sistematicamente effettuate (almeno annualmente) secondo precise norme, recentemente aggiornate, dal personale tecnico qualificato, con verbalizzazione delle relative risultanze. Nel caso in esame l'ultima visita era stata eseguita in data 29 novembre 1985 e non aveva evidenziato anomalie, lesioni, o stati di degrado pregiudizievoli per la stabilità del manufatto, la cui struttura in muratura di mattoni era in buone condizioni di conservazione, nè anormalità erano state segnalate dal personale che ispeziona la linea a giorni alterni.

È stata, comunque, prontamente avviata dall'ente Ferrovie dello Stato una formale inchiesta per accertare nel dettaglio le cause dell'evento e le eventuali responsabilità.

Per quanto concerne gli interventi sulla linea Verona-Bologna si fa presente che, con l'investimento consentito dai fondi del piano integrativo, sono in corso i lavori di raddoppio e potenziamento sulle seguenti tratte:

Tavernelle-S. Giovanni in Persiceto-Amola (chilometri 13);

San Felice sul Panaro-Mirandola (chilometri 7);

Revere-Ostiglia-Roncanova (chilometri 14);

Nogara-Verona Cà di David (chilometri 21),

per un totale di circa 55 chilometri che, unitamente ai 14 già in esercizio, porteranno a 69 i chilometri di doppio binario sui 115 dell'intera linea.

È, al riguardo, da tenere conto che tali lavori di raddoppio in aderenza comportano pesanti interferenze con gli impianti in esercizio della linea, per cui la necessità di contenere le relative soggezioni alla circolare in limiti ammissibili, oltre ad influire sui tempi tecnici di esecuzione, impone quella gradualità degli interventi, resa, peraltro, necessaria dai condizionamenti di carattere finanziario.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

Fascicolo 106

MARINUCCI MARIANI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della difesa e dell'interno e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile. — Premesso:

che il comando militare della regione centrale, con decreto n. 184 del 27 dicembre 1985, ha esteso la servitù militare attorno al deposito di munizioni «Enrico Giammarco», situato nel tenimento dei comuni di Pratola Peligna, Prezza, Sulmona, in località San Cosimo, dai precedenti 100 metri a 200 metri;

che tale estensione fa presumere un poténziamento della base militare;

che questa presunzione è avvalorata dalla nota minaccia pubblicata sul giornale libico «Il Jamahirya» del 28 marzo, tradotto e diffuso come supplemento da «L'Europeo» e riportato dalla stampa nazionale («Messaggero» e «Repubblica»);

che l'estensione della servitù militare arreca ulteriori danni economici alla zona già gravata da crescente disoccupazione;

che il pericolo rappresentato dalla minacciata rappresaglia militare o terroristica ha sollecitato l'attenzione degli abitanti del territorio, già sollevatasi per l'estensione della servitù militare decisa senza l'intervento e il parere delle amministrazioni dei comuni sul cui tenimento la detta servitù ricade;

che il comitato contro le servitù militari al quale hanno aderito i partiti politici, le associazioni culturali e di categoria, le amministrazioni comunali del territorio, costituitosi allo scopo di battersi al fine di garantire alle popolazioni locali i diritti all'informazione, alla sicurezza, alla pacifica convivenza, alla gestione democratica del territorio, ha raccolto numerosissimi consensi;

che contro l'estensione della servitù militare e a favore delle tesi sostenute dal comitato contro le servitù militari l'intera assemblea regionale abruzzese, l'amministrazione provinciale dell'Aquila e numerosissime amministrazioni comunali si sono schierate votando all'unanimità mozioni e ordini del giorno,

l'interrogante chiede di conoscere:

la ragione per la quale si sia provveduto all'estensione dell'area di rispetto attorno al deposito di munizioni per un perimetro 6 volte superiore a quello previsto per la base di Comiso, dove sono installati missili a testata nucleare;

se e quali misure siano state prese prima e dopo la minacciata rappresaglia libica, anche in ordine alla Protezione civile, di fronte al pericolo per le popolazioni rappresentato da un deposito di così evidente importanza strategica.

L'interrogante inoltre domanda se non si ravvisi l'opportunità di sospendere il provvedimento di estensione delle servitù militari nell'attesa di accertare l'entità del rischio rappresentato dalle basi militari in vista di una collocazione del deposito in zona meno densamente abitata anche allo scopo di liberare e restituire alle popolazioni il territorio abitativo destinato a servitù militari dal passato regime.

(4-02877)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

RISPOSTA. — L'ampliamento da 100 a 200 metri della fascia di rispetto nel tratto Nord della recinzione del deposito munizioni di Monte San Cosimo si è reso necessario per l'accresciuta capacità del deposito, dopo la costruzione di alcune riservette tipo *igloo*.

Il provvedimento è stato approvato a maggioranza dal comitato misto paritetico della regione Abruzzo nella riunione del 25 novembre 1985.

Sull'argomento, le autorità comunali sono state consultate preventivamente dai rappresentanti della regione in seno al comitato suddetto. Inoltre, per ulteriori chiarimenti in materia, un ufficiale superiore si è incontrato con il sindaco di Pratola Peligna e gli ha esposto i motivi che hanno determinato l'ampliamento della fascia di terreno sottoposta a servitù militari.

La salvaguardia della sicurezza delle popolazioni è assicurata mediante l'applicazione della normativa prevista per i depositi munizioni, ivi compresa l'imposizione delle servitù militari in argomento.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

MASCIADRI. — Al Ministro della difesa. — Per conoscere l'opinione del Governo e le eventuali iniziative in attuazione della raccomandazione n. 419, approvata dall'Assemblea dell'UEO il 21 maggio 1985, con la quale si chiede, in particolare, ai Governi degli Stati membri di coordinare la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel campo dell'informatica, di elaborare una politica comune per le applicazioni militari dell'informatica, al fine di perseguire l'obiettivo dell'interoperabilità degli armamenti, di incoraggiare la creazione di un mercato comune europeo nel settore, di standardizzare i circuiti integrati a grande velocità e di riflettere sulle conseguenze di una strategia euro-americana in campo spaziale.

(4-02221)

(22 ottobre 1985)

RISPOSTA. — La Difesa ritiene valida l'iniziativa presa dall'Assemblea dell'UEO nel campo dell'informatica, tenuto conto:

- 1) dei favorevoli riflessi che si avrebbero con lo sviluppo di una politica comune dell'Europa occidentale nel settore trainante delle tecnologie informatiche;
- 2) delle richieste sempre più pressanti delle forze armate perchè siano introdotti elaboratori militarizzati per il supporto del comando, controllo, comunicazioni ed informazioni nonchè dei sistemi d'arma avanzati.

L'elevato interesse della Difesa alla soluzione dei problemi di sviluppo dei sistemi informatici di tipo civile e militarizzato è dimostrato dalla partecipazione di propri qualificati rappresentanti nei gruppi di lavoro della NATO (FINABEL, IEPG).

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 106

MELANDRI. — Al Ministro della marina mercantile. — Premesso che i fenomeni dell'eutrofizzazione e dell'inquinamento del Mare Adriatico rappresentano una grave minaccia per la sopravvivenza di questo ecosistema ed incidono pesantemente sull'economia turistica in particolare della costa romagnola;

considerato che tra gli interventi previsti per combattere questi fenomeni la legge 31 dicembre 1982, n. 979, «Disposizioni per la difesa del mare» prevede la realizzazione di centri operativi per la sorveglianza del mare (da attivare in via preliminare attraverso centri pilota), uno dei quali è collocato nel compartimento marittimo di Ravenna per la sorveglianza dell'Alto e Medio Adriatico,

si chiede di conoscere i motivi che ritardano la realizzazione urgentissima di tale centro di Ravenna, visto anche che la locale capitaneria di porto ed il comune di Ravenna hanno già disponibile la struttura ricettiva.

(4-02073)

(18 luglio 1985)

RISPOSTA. — La localizzazione dei centri operativi istituiti ai sensi dell'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante «Disposizioni per la difesa del mare», nell'ambito della organizzazione di una rete di osservazione della qualità dell'ambiente marino nonchè di un sistema di sorveglianza sulle attività svolgentisi lungo la costa, è stata determinata con decreto ministeriale 4 marzo 1983, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 27 aprile 1983.

Per quel che riguarda la creazione del centro operativo per l'attivazione del sistema di sorveglianza sulle attività che si svolgono lungo le coste, nell'area del medio ed alto Adriatico, il decreto ministeriale sopra citato ha localizzato detto centro nel compartimento marittimo di Ravenna.

I tempi lunghi di realizzazione delle infrastrutture e le difficoltà insorte per il reperimento dei locali idonei a consentire l'avvio delle attività previste dalla citata legge avevano fatto considerare la possibilità di spostare a Venezia il centro operativo originariamente previsto a Ravenna.

Poichè le difficoltà sono state tempestivamente superate, avendo l'amministrazione comunale di Ravenna già messo a disposizione i locali, la diversa destinazione non ha più avuto ragione di essere.

Il Ministro della marina mercantile

CARTA

(2 luglio 1986)

MILANI Eliseo. — Al Ministro della difesa. — Premesso:

che l'articolo 17, comma terzo, del decreto-legge 6 giugno 1981, n. 283, convertito, con modificazioni, con la legge 6 agosto 1981, n. 432, ha stabilito, per la ricostruzione della carriera di ufficiali e sottufficiali, di considerare livello iniziale il quinto per i sottufficiali ed il settimo per gli ufficiali;

che la Corte dei conti, eccependo la diversa denominazione delle scuole da cui si accede alla carriera dei sottufficiali (scuola allievi sottufficiali, per l'Esercito; scuola specialisti, per l'Aeronautica; scuola equipaggi, per

Fascicolo 106

la Marina militare), ha ritenuto applicabile la norma in oggetto, fin dall'inizio della carriera, solo ai sottufficiali dell'Esercito (le altre scuole non sarebbero un periodo propedeutico alla carriera, ma parte di una «carriera inferiore»), ingiungendo ai sottufficiali dell'Aeronautica, della Marina e dei carabinieri di restituire le somme percepite ai sensi del terzo comma dell'articolo 17,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga assolutamente urgente provvedere ad un'interpretazione della norma che garantisca parità di trattamento per i sottufficiali (effettivamente non provenienti da alcuna «carriera inferiore»), qualunque sia l'arma di appartenenza, evitandosi in tal modo l'ingiunzione della restituzione delle somme percepite per i sottufficiali non dell'Esercito.

(4-02420)

(5 dicembre 1985)

RISPOSTA. — Il problema sollevato dall'onorevole interrogante ha trovato soluzione nell'articolo 5, secondo comma, della legge 18 aprile 1986, n. 120 (pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 26 aprile 1986, n. 96).

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

NEPI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere, in merito alla ipotizzata soppressione del servizio viaggiatori sulla linea ferroviaria Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli in base alla proposta della speciale commissione tecnica ministeriale, se nel formulare la proposta si è tenuto conto dei seguenti elementi:

che Ascoli Piceno e l'intero comprensorio del Tronto servito dalla linea ferroviaria fanno parte integrante dell'area Cassa per il Mezzogiorno in cui il servizio ferroviario è stato dichiarato una infrastruttura non sostituibile;

che esiste un ordine del giorno, presentato dall'interrogante, accolto dal Governo e approvato con voto unanime dal Senato nella seduta del 5 febbraio 1981 in sede di approvazione del piano integrativo per la rete ferroviaria italiana;

che a seguito del suddetto ordine del giorno il Ministero e la direzione generale delle ferrovie dello Stato, con comunicazione del 31 agosto 1984 inviata ai sindaci di Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto, hanno definito gli interventi e i finanziamenti per la soppressione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria;

che la proposta avanzata dalla regione Marche per il mantenimento e l'ammodernamento della linea Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli è suffragata da una documentazione tecnica che soltanto una valutazione sommaria a livello centrale può disattendere;

che la città di Ascoli Piceno con il vasto comprensorio, sopprimendosi il collegamento ferroviario con la rete nazionale delle ferrovie dello Stato, resterebbe l'unico capoluogo di provincia dell'Italia centrale escluso dal servizio ferroviario nazionale.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere se non ritiene necessario rinviare la minacciata soppressione del servizio viaggiatori, annunciata per il

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

1º gennaio 1986, al fine di accertare con la regione Marche e gli enti locali del comprensorio del Tronto la sussistenza degli elementi di rilevante interesse locale per i quali il Governo può imporre alle Ferrovie dello Stato il mantenimento in esercizio della linea ferroviaria.

(4-02354)

(20 novembre 1985)

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

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

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

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

In base alle indicazioni di detta commissione, che ha ovviamente tenuto conto degli indirizzi scaturiti dall'elaborazione del piano generale dei trasporti, si è svolta un'ampia 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 frasporti o per altre necessità di rilevanza nazionale, definite «rete integrativa» ed aventi un'estesa di chilometri 5.217;
- 2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6 potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);
- 3) linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'ente Ferrovie dello Stato.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, 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 1º gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1º giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

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

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

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

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

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, in particolare, la linea Ascoli-Porto d'Ascoli, di chilometri 27,8, si fa presente che essa è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 3), seconda fase.

Il Ministro	dei	trasporti
•	Sic	NORILE

(27 giugno 1986)

PALUMBO. — Al Ministro dei trasporti. — Premesso:

che le ferrovie dello Stato avrebbero espresso l'intenzione di sopprimere il tronco ferroviario Carpinone-Sulmona che interessa i collegamenti tra le regioni Abruzzo e Molise;

che detto tronco è di rilevante importanza non solo per le popolazioni cui serve, ma anche per il traffico legato al turismo invernale;

Fascicolo 106

che esso comunque rimane l'unica via di comunicazione quando, a causa della rigidità del clima invernale che colpisce alcune località della zona, le strade non sono più percorribili;

che è in corso di realizzazione la direttissima Roma-Bari (via Molise), che recherebbe effetti positivi anche in ordine alla utilizzazione della rete ferroviaria secondaria già esistente nel Molise,

l'interrogante chiede di sapere se non ritenga che la soppressione del tratto ferroviario in questione sia dannosa allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate e risulti in contraddizione con la politica di rilancio del trasporto ferroviario nella regione molisana conseguente al completamento in corso della citata direttissima Roma-Bari.

(4-02464)

(18 dicembre 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 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 5.217;
- 2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6 potrà essere definitivamente

Fascicolo 106

fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);

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

Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, 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 1º gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1º giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

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

Per quanto concerne, in particolare, la linea Sulmona-Carpinone, si precisa che essa è compresa nel gruppo di linee di cui al precedente punto 2).

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

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

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

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(27 giugno 1986)

Fascicolo 106

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

che nel corso dell'audizione del 27 novembre 1985 dinanzi alla Commissione trasporti della Camera il Ministro in indirizzo ha confermato la volontà di sopprimere le linee a scarso traffico, ricomprendendo tra queste anche la tratta 185, Valsavoia-Caltagirone-Gela;

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

che il notevole impegno finanziario profuso dallo Stato per il completamento della tratta verrebbe vanificato dalla paventata soppressione;

che tale linea ferroviaria congiunge due importanti poli industriali siciliani, quelli di Catania e di Gela, e che inoltre il FIO ha di recente assegnato all'area di sviluppo industriale di Caltagirone un finanziamento di 20 miliardi, che risulterebbe vanificato dalla soppressione della tratta;

che il consiglio comunale di Caltagirone nella seduta del 30 novembre 1985 ha espresso profonda preoccupazione per i gravi danni che tale scelta comporta per l'economia della zona,

l'interrogante chiede di sapere se non ritenga opportuno rimeditare e correggere la predetta decisione.

(4-02499)

(15 gennaio 1986)

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

che l'interrogante, con l'interrogazione 4-02499 del 15 gennaio 1986, ha chiesto, con riferimento all'audizione avvenuta il 27 novembre 1985 dinanzi alla Commissione trasporti della Camera dei deputati, quale fosse l'intenzione del Ministro in ordine alla soppressione della tratta ferroviaria 185;

che sulla predetta linea inspiegabilmente è stata soppressa la manutenzione ordinaria;

che questo finirà inevitabilmente con il mettere a repentaglio la stessa incolumità di tutti coloro che sono costretti ad usufruire dei treni;

che ciò contribuirà a non incrementare l'utilizzo del treno da parte delle comunità interessate,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi che hanno indotto alla soppressione della manutenzione ordinaria:

se non si ritenga opportuno ed urgente rivedere questa decisione per non mettere a repentaglio l'incolumità dei viaggiatori.

(4-02603) 131

(13 febbraio 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, sem-

<sup>(\*)</sup> Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

Fascicolo 106

pre 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 5.217;
- 2) rete ferroviaria d'interesse locale, che comprenderà le linee che, d'intesa con le regioni, risulteranno insopprimibili perchè ritenute, ai sensi della citata normativa CEE, indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali non appare vantaggiosa o possibile la istituzione di servizi sostitutivi (l'estensione di quest'ultima rete, per ora individuata in chilometri 1.918,6 potrà essere definitivamente fissata una volta esauriti gli approfondimenti e le verifiche in corso di svolgimento in base alle intese raggiunte a livello parlamentare e con le regioni e le parti sociali);
- 3) linee che non svolgono un'insopprimibile funzione ai fini della fornitura di sufficienti servizi di trasporto e per le quali è economicamente vantaggiosa l'istituzione di servizi sostitutivi viaggiatori con mantenimento su rotaia, sia pure in regime di raccordo o con altro sistema economico d'esercizio, dei servizi merci aventi volume tale da presentare interesse commerciale per l'ente Ferrovie dello Stato.

Per tali linee, assommanti al momento a 857,4 chilometri, 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 1º gennaio 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 232,6;

la seconda, con previsione di attuazione a partire dal 1º giugno 1986, comprendente linee per un'estesa di chilometri 569,4;

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

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

Per pervenire — attraverso specifici studi e una costruttiva verifica da svolgere nell'ambito della segreteria tecnica del piano generale dei tra-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

sporti con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato e delle regioni — alla definizione, per le linee di cui al precedente punto 2) nonchè per quelle che dovranno formare oggetto di riorganizzazione dei servizi a partire dal 1º giugno 1986, di modelli gestionali che ottimizzino l'offerta dei servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta l'adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità con una riduzione dei costi complessivi di gestione, sono stati stipulati con le regioni interessate appositi protocolli d'intesa.

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

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

Nel contesto di tali approfondimenti saranno attentamente valutati, per le singole linee, tutti gli elementi in gioco, ivi comprese le modalità di costituzione di eventuali consorzi o società miste per la gestione dei servizi locali, allo scopo di pervenire a scelte responsabilmente ponderate.

Per quanto concerne, infine, la richiesta del ripristino della manutenzione ordinaria sulle linee interessate, si fa presente che, in via cautelativa, in attesa delle decisioni che potranno essere prese circa la definitiva estesa della rete ferroviaria d'interesse locale, indicata al precedente punto 2), vengono al momento effettuati i soli interventi strettamente indispensabili a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Poichè da tale decisione non deriva, ovviamente, alcuna negativa conseguenza nei confronti del servizio svolto sulla linea in parola, l'ente Ferrovie dello Stato ritiene ingiustificate le preoccupazioni al riguardo manifestate.

Il Ministro dei trasporti SIGNORILE

(27 giugno 1986)

# PETRARA, DI CORATO. — Al Ministro della difesa. — Premesso:

che tecnici non bene qualificati stanno procedendo a continue misurazioni nel territorio del comune di Sammichele di Bari e precisamente nella zona situata ad ovest dell'abitato, confinante con il territorio di Acquaviva delle Fonti, ricca di insediamenti agricoli, con la presenza di masserie e aziende in cui operano numerosi addetti alle attività agricole;

che tale circostanza sta suscitando allarme e tensione nella pubblica opinione a causa di voci sempre più insistenti di futuri insediamenti militari collegati alla base aerea di Gioia del Colle;

che, nella infausta ipotesi di una eventuale estensione delle servitù militari nel territorio sammichelino, dopo il progettato poligono di tiro permanente nella Murgia barese, oltre a gravare notevolmente di eccessivi

Fascicolo 106

pesi militari la provincia di Bari, in contrasto con lo spirito delle norme sulle servitù militari, verrebbe penalizzata l'imprenditoria agricola di Sammichele, con gravissima ricaduta sulla già precaria economia di quella città e delle città limitrofe;

che occorre evitare, peraltro, incidenti che potrebbero verificarsi a causa di arbitrari accessi nei poderi aziendali in quanto risultano inesistenti sia le procedure che i decreti di accesso,

gli interroganti chiedono di conoscere:

- a) se sono fondate le notizie su possibili insediamenti militari nel territorio di Sammichele di Bari;
- b) se non si ritiene opportuno, in presenza di eventuali programmi del Ministero, avviare un preventivo confronto con le assemblee elettive dei comuni interessati e con le forze sociali ed economiche operanti nella zona.

(4-02339)

(19 novembre 1985)

RISPOSTA. — In località Sammichele di Bari non è previsto debbano sorgere insediamenti militari. Non vi sono stati effettuati rilevamenti da parte di personale tecnico della Difesa.

Il Ministro della difesa SPADOLINI

(26 giugno 1986)

SELLITTI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere se è a conoscenza:

- 1) degli insopportabili disagi che la popolazione della zona Nocera-Pagani (Salerno) è costretta a subire a causa dell'irrazionale ubicazione del casello autostradale, che provoca continui ingorghi di trafffico e che non presenta altra possibilità di soluzione che quella di una diversa collocazione;
- 2) dell'incontro che le autorità locali hanno promosso per il prossimo 12 gennaio 1985 a Nocera Inferiore, convocando i rappresentanti di tutti gli enti responsabili per la soluzione del problema al fine di verificare la possibilità di concordare rapide ed efficaci iniziative di intervento.

Per conoscere, inoltre, quali provvedimenti il Ministro intende adottare per contribuire a sbloccare la situazione, atteso che tra le questioni urgenti figurano anche la «statalizzazione» del tratto autostradale Salerno-Scafati e la classificazione di strada comunale per altri tratti di strada statale della zona.

(4-01471)

(19 dicembre 1984)

RISPOSTA. — Dalle informazioni assunte dai competenti uffici all'ANAS risulta che la sistemazione del casello di Nocera è stata da tempo predisposta dalla Società Autostrade Meridionali concessionaria dell'autostrada Napoli-Salerno.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 106

Il relativo progetto di intervento fa parte di un più vasto ed organico programma di ristrutturazione di gran parte degli svincoli dell'autostrada per rendere gli stessi più rispondenti alle accresciute esigenze del traffico.

Il programma, che a suo tempo fu anche sottoposto all'approvazione dell'ANAS, non ha potuto essere realizzato sia per le note difficoltà economiche attraversate dal settore autostradale sia per il blocco delle costruzioni autostradali disposto dall'articolo 18-bis della legge n. 492 del 16 ottobre 1975.

È solo a seguito dell'emanazione della legge n. 531 del 12 agosto 1982, che ha interessato, come è noto, il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione ed ha disposto misure di riassetto del settore autostradale, che è stata data la possibilità alla Società Autostrade Meridionali di riprendere in esame il problema.

La società concessionaria ha in corso di predisposizione un piano finanziario aggiornato, da presentare all'ANAS, in osservanza del disposto di cui alla citata legge n. 531 del 1982 che prevede la realizzazione delle opere di ristrutturazione degli svincoli e la conseguente modifica del sistema di esazione pedaggi.

Per le spese necessarie alla ristrutturazione degli svincoli della Napoli-Salerno è previsto un investimento di circa 60 miliardi di lire, di cui circa 6 miliardi relativi alla sistemazione dello svincolo di Nocera-Pagani.

Inoltre la Società Autostrade Meridionali, ben consapevole della realtà locale dell'area servita, in una zona di affollata conurbazione tra Napoli e Salerno e di elevata intensità di traffico, si riserva anche di inserire nel piano finanziario interventi di ampliamento dell'asse autostradale nella tratta tra Napoli e Castellammare.

L'equilibrio economico della gestione, previsto dall'articolo 7 della legge n. 287 del 24 aprile 1971, potrà però essere conseguito soltanto con il prolungamento delle concessione (nell'attuale convenzione la scadenza è fissata al 31 dicembre 1992) e con l'apporto di aumenti integrativi delle tariffe di pedaggio o di contributi da parte di terzi.

La direzione della Società Autostrade Meridionali ha infine assicurato che, non appena sarà approvato il piano finanziario dai competenti organi, si procederà, con carattere di priorità, alla sistemazione degli inconvenienti segnalati, tenendo peraltro in debito conto il fatto che l'opera in questione è strettamente connessa con la ristrutturazione di tutti i caselli e con la conseguente modifica del sistema di esazione dei pedaggi.

Il Ministro dei lavori pubblici NICOLAZZI

(26 giugno 1986)