

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 19 al 25 gennaio 1988)

INDICE

- ACONE: Per la salvaguardia dei livelli produttivi ed occupazionali presso la società Italdada di Avellino (442) (risp. GRANELLI, *ministro delle partecipazioni statali*) Pag. 263
- MARGHERITI: Per la sollecita conclusione dei lavori di ammodernamento della tratta ferroviaria Siena-Chiusi, con particolare riferimento all'introduzione di adeguati sistemi di sicurezza per i passaggi a livello, in relazione all'incidente verificatosi il 30 agosto 1987 (336) (risp. MANNINO, *ministro dei trasporti*) 263
- POLLICE: Sulle motivazioni effettive del commissariamento disposto nel luglio 1987 per la Cassa rurale e artigiana di Avigliano (Potenza) (637) (risp. AMATO, *ministro del tesoro*) 265
- Sulla mancata riapertura al traffico della linea ferroviaria Potenza-Bari (667) (risp. MANNINO, *ministro dei trasporti*) 266

ACONE. - *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Considerato:

che l'Italdata spa di Avellino è il frutto di una *joint-venture* tra la Stet e la Siemens tedesca (la produzione è di elettronica ed informatica);

che gli occupati sono 400 circa e attualmente vi sono buchi produttivi di oltre 23.000 ore lavorative,

l'interrogante chiede di sapere se, nel quadro della nuova società Telit e del relativo accordo con il *partner* estero, si prevede l'impegno produttivo ed occupazionale rispetto all'importante preesistenza industriale dell'Italdata spa.

(4-00442)

(15 ottobre 1987)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue sulla base di notizie fornite dall'IRI.

L'Italdata (25,99 per cento Stet, 25,01 per cento Siemens Ag, 49 per cento Siemens Data) lavora prevalentemente a supporto della produzione della Siemens tedesca.

Secondo le previsioni formulate dalla Stet, il carico di lavoro dovrebbe mantenersi mediamente sul livello della capacità produttiva.

Si precisa, infine, che l'iniziativa Telit, ormai superata, come è noto, non prevedeva comunque ricadute produttive o occupazionali per l'Italdata.

Il Ministro delle partecipazioni statali
GRANELLI

(28 dicembre 1987)

MARGHERITI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che l'ennesimo tragico incidente verificatosi il 30 agosto 1987, che ha distrutto una intera famiglia di quattro persone ed ha causato il conseguente arresto dell'addetto al passaggio a livello di Acquaviva di Montepulciano della linea ferroviaria Siena-Chiusi, conferma drammaticamente, qualora ve ne fosse stato ancora bisogno, oltre all'arretratezza e alla inadeguatezza, anche l'incuria cui è stato lasciato l'importante tratto ferroviario in questione;

che ormai da anni sono in corso lavori di ammodernamento della ferrovia ed è stata promessa l'automatizzazione tramite l'attivazione del «dirigente unico» che, oltre che ad abbreviare i tempi di percorrenza, dovrebbe garantire una maggiore sicurezza per gli utenti e migliori condizioni di lavoro per coloro che operano nei passaggi a livello,

l'interrogante chiede di sapere:

1) come stanno procedendo i lavori in questione e se non si intenda operare per accelerarne la necessaria e ormai indilazionabile conclusione;

2) se, dopo questa ennesima tragedia, il Ministro interrogato non intenda fissare nei tempi più brevi possibile l'incontro con i parlamentari

della circoscrizione, più volte richiesto, al fine di discutere sull'ammodernamento e l'adeguamento dell'intero sistema ferroviario interessante, con la provincia di Siena, l'intera Toscana meridionale, la provincia di Perugia e l'Alto Lazio.

(4-00336)

(15 settembre 1987)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che la linea Empoli-Chiusi è interessata da importanti lavori di potenziamento ed ammodernamento, tra i quali sono da citare il recente completo rinnovamento dell'armamento con rotaie tipo 60 UNI, posate su traverse in cemento armato precompresso - che hanno permesso di elevare la velocità di orario fino ai valori massimi ammessi dal tracciato - e l'installazione del controllo traffico centralizzato, che comprende anche l'automazione di passaggi a livello.

Tale ultimo intervento è stato ultimato nel novembre 1986 sul tratto Empoli-Siena e sono in corso i lavori sul tratto Siena-Sinalunga, mentre sul residuo tratto Sinalunga-Montallese, ultimata la fase progettuale, sta per essere approvata la proposta di spesa.

Per detto tratto Sinalunga-Montallese è stata, peraltro, già avviata una prima fase dei lavori relativi all'automazione di cinque passaggi a livello - tra i quali è compreso quello al chilometro 181+053, interessato dall'incidente oggetto dell'interrogazione - lavori che potranno essere completati nel primo semestre 1988.

Per quanto riguarda la richiesta di un incontro con i parlamentari della circoscrizione, questo Dicastero, nel ribadire la massima disponibilità ed attenzione su tutti i problemi locali attinenti al trasporto ferroviario, non può non rilevare la preminenza su di essi della strategia nazionale e globale, appositamente elaborata dall'ente Ferrovie dello Stato nei suoi compiti istituzionali, che si inserisce in un disegno più vasto di politica dei trasporti, secondo le direttive del Piano generale trasporti. In effetti, sull'ammodernamento ed adeguamento dell'intero sistema ferroviario, per le province di Siena e Perugia, l'intera Toscana meridionale e l'Alto Lazio, nell'ottica sopra esposta, sono state adottate le seguenti soluzioni.

Il decreto del Ministro dei trasporti del 15 aprile 1987, relativo alla determinazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere nei confronti dell'ente Ferrovie dello Stato, ha inserito nella rete di interesse locale - per la quale dovrà essere verificata entro il 30 giugno 1988 la possibilità di adottare sistemi economici per il servizio su rotaia, in assenza dei quali si dovrà procedere alla sostituzione del servizio ferroviario viaggiatori con autoservizi - le linee Siena-Buonconvento-Monte Antico e Poggibonsi-Colle Val d'Elsa e nella rete integrativa - sulla quale dovranno essere mantenuti i servizi su rotaia per motivi d'interesse generale - le linee Empoli-Siena, Montepescali-Asciano, Terontola-Foligno, Civitavecchia-Orte, Viterbo-Attigliano e Viterbo-Roma; tutte le restanti linee sono, invece, inserite nella rete commerciale.

Per l'adeguamento e l'ammodernamento delle linee sopra indicate, nei programmi in corso sono inseriti, oltre agli interventi connessi con il potenziamento, la costruzione della nuova linea direttissima e l'adeguamento della linea esistente alla direttrice Firenze-Roma, i seguenti interventi, in parte già realizzati o in corso di realizzazione:

quadruplicamento del tratto Firenze-Empoli, comune alle linee per Pisa e per Siena;

installazione del Controllo Traffico Centralizzato (CTC) sulla linea Empoli-Chiusi, esecuzione di rettifiche di tracciato e raddoppio del tratto Granaiolo-Certaldo;

sistemazione, con esecuzione anche di rettifiche di tracciato, della linea Terontola-Foligno;

raddoppio della linea Orte-Falconara;

interventi di adeguamento sulla linea Terni-Sulmona;

ripristino della linea Civitavecchia-Capranica;

elettificazione ed installazione del CTC sulla intera linea Civitavecchia-Capranica-Orte;

sistemazione impianti di Civitavecchia, compreso il collegamento diretto del Porto con la linea tirrenica Nord e con la stazione di Civitavecchia-Porta Tarquinia;

installazione del blocco automatico sul tratto Civitavecchia-Ponte Galeria;

elettificazione della linea Viterbo-Attigliano;

raddoppio ed elettificazione del tratto Roma Trastevere-La Storta della linea Roma-Viterbo.

Con tali interventi, cui si aggiungono il generalizzato rinnovamento, adeguamento ed ammodernamento dell'armamento e del materiale rotabile, si sta conseguendo un sostanziale miglioramento dei servizi ferroviari sulle aree oggetto dell'interrogazione.

Per quanto attiene specificatamente ai servizi ferroviari dell'Umbria è, inoltre, in corso di sottoscrizione un protocollo d'intesa tra il Ministro dei trasporti, la direzione generale MCTC, l'ente Ferrovie dello Stato e la regione Umbria per la realizzazione di un sistema integrato per il trasporto pubblico interessante la regione, che prevede un piano coordinato di interventi e di iniziative, in larga parte finalizzati all'obiettivo di un maggiore utilizzo dei servizi ferroviari sia delle Ferrovie dello Stato sia della ferrovia centrale umbra, onde pervenire ad un riequilibrio modale, alleggerire la pressione gravante sulla viabilità stradale e migliorare il soddisfacimento delle esigenze della mobilità gravitante sui maggiori centri.

Si spera che i dati ed i chiarimenti abbiano soddisfatto integralmente le richieste dell'onorevole interrogante; si rimane, comunque, a disposizione ove si ritenga egualmente indispensabile un incontro per discutere la materia.

Il Ministro dei trasporti

MANNINO

(19 gennaio 1988)

POLLICE. - *Al Ministro del tesoro.* - Per sapere:

se risponde al vero che alla base di un provvedimento di commissariamento, avvenuto a fine luglio 1987, della Cassa rurale ed artigiana di Avigliano (Potenza) ci sia anche la motivazione di una condizione di alta esposizione e di forti crediti inesigibili, creata in questi anni dalla direzione della Cassa medesima;

se sono parimenti fondate le notizie circolanti in Avigliano, secondo cui un certo Gerardo Coviello, genero del direttore della Cassa (tal Zaccagnino Donato), presentatosi candidato per le elezioni regionali del 1985, ha avuto forti finanziamenti, si dice circa 800 milioni, da un *pool* di imprenditori, tutti clienti assidui e privilegiati della banca del potente suocero;

se, qualora rispondano al vero le voci circolanti ad Avigliano, non si reputi particolarmente sospetta simile coincidenza, comunque tale da farne dedurre un rapporto di causa ed effetto;

se non si ravvisi in un semplice provvedimento di commissariamento, che magari poi, con la motivazione della tutela del buon nome della Cassa, mette tutto a tacere, una soluzione poco adeguata che alimenta sempre più la sfiducia in una corretta gestione pubblica della finanza, fatta sempre a fini privatistici, asservita com'è alle varie *lobbies* di potere nazionali e locali;

se non si ritiene opportuno intervenire, e in che modo, per porre fine a simili manifestazioni di malcostume e di connivenze del sistema finanziario con i vari potentati politici locali.

(4-00637)

(17 novembre 1987)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione in oggetto intesa a conoscere quali siano le ragioni del commissariamento della Cassa rurale ed artigiana di Avigliano.

Al riguardo la Banca d'Italia, all'uopo interpellata, ha comunicato di aver condotto, presso la menzionata Banca, nel periodo dal 24 marzo 1987 al 12 giugno 1987, accertamenti ispettivi conclusisi con un giudizio sfavorevole per l'esistenza di gravi irregolarità gestionali che avrebbero potuto incidere sui fondamentali assetti tecnici della stessa.

Si è pertanto reso necessario lo scioglimento degli organi amministrativi, disposto con decreto del Ministro del tesoro in data 20 agosto 1987, ai sensi degli articoli 33 del testo unico sulle casse rurali ed artigiane e 57, lettera a), della legge bancaria; con provvedimento della Banca d'Italia sono stati, quindi, nominati il commissario straordinario nonché i componenti del comitato di sorveglianza.

Si soggiunge, infine, che l'obiettivo primario dell'azione degli organi straordinari è il riassetto tecnico ed organizzativo della Banca. Il commissario pertanto, nell'esercizio dei propri compiti e sotto il controllo della Banca d'Italia, è impegnato in un'opera di puntualizzazione della situazione tecnica e di riorganizzazione di tutti i comparti per il recupero delle normali condizioni di efficienza e di funzionalità dell'azienda in parola.

Il Ministro del tesoro

AMATO

(12 gennaio 1988)

POLLICE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che i lavori di ripristino della linea ferroviaria Potenza-Bari delle ferrovie calabro-lucane, interrotta tra lo scalo di Irsina e la stazione di Gravina per i danni ad un cavalcavia riportati dal sisma del 23 novembre 1980, sono stati ultimati;

che il direttore centrale, in seguito a richieste sindacali, aveva assicurato la riapertura della linea entro il 10 settembre 1987, giustificando tale ritardo con l'inadempimento di procedure burocratiche,

si chiede di sapere per quale motivo non viene riaperta all'esercizio la linea, visto che i lavori sono stati conclusi dal giugno 1987.

(4-00667)

(20 novembre 1987)

RISPOSTA. - Il ripristino dell'esercizio ferroviario sulla tratta Irsina-Gravina della linea Bari-Altamura-Potenza delle ferrovie calabro-lucane non è stato subordinato esclusivamente alla ristrutturazione del cavalcavia, al quale si fa cenno nell'interrogazione, ma anche alla ultimazione di altri importanti lavori di sostituzione dell'armamento e di sistemazione delle opere destinate alla regolamentazione delle acque superficiali a protezione della sede ferroviaria.

Detti lavori sono stati ultimati e pertanto, essendo stata effettuata la prescritta visita di ricognizione da parte del competente USTIF della Puglia, della Basilicata e della Calabria, l'apertura dell'esercizio della tratta in questione è da considerarsi imminente.

Il Ministro dei trasporti

MANNINO

(19 gennaio 1988)
