

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

n. 127

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 27 gennaio al 3 febbraio 1987)

INDICE

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
| BASTIANINI: Sulle cause che hanno determinato l'abbattimento delle due palme piantate circa sessant'anni fa nel giardino interno della stazione ferroviaria di Gioia Tauro (Reggio Calabria) (3480) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | Pag. 2587 | DI CORATO ed altri: Per la sollecita predisposizione del piano di ripresa aziendale da parte del magnifico Svevo di Bari, nella salvaguardia dei livelli occupazionali (1782) (risp. ZANONE, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>) | Pag. 2593 |
| CANETTI: Per il potenziamento della linea ferroviaria Ventimiglia (Imperia)-Breil (Francia)-Cuneo-Torino e per l'istituzione della linea diretta Ventimiglia-Milano (3239) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | 2588 | MITROTTI: Sulla concessione, da parte del comune di Carrara (Massa Carrara), di un'area pubblica per la creazione di un monumento a Gaetano Bresci (3142) (risp. SCALFARO, <i>ministro dell'interno</i>) | 2594 |
| Per un intervento volto a risolvere i problemi che impediscono la realizzazione del raddoppio e dello spostamento a monte della ferrovia della riviera ligure in Piemonte (3415) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | 2590 | NERI: Per un intervento volto ad evitare la ventilata soppressione del collegamento ferroviario di Conegliano (Treviso)-Ponte nelle Alpi (Belluno) (3490) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | 2596 |
| DIANA: Per un intervento volto ad evitare il ventilato declassamento della stazione ferroviaria di Lodi (Milano) (3371) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | 2592 | VENTURI ed altri: Sull'opportunità di sospendere la soppressione della linea ferroviaria Fabriano (Ancona)-Pergola (Pesaro) (3300) (risp. SIGNORILE, <i>ministro dei trasporti</i>) | 2597 |

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

che nel giardino interno della stazione ferroviaria di Gioia Tauro vi erano due palme canariensis, ivi piantate da circa sessant'anni, in occasione di un avvenimento storico per la Città;

che, recentemente, esse sono state abbattute per presunti motivi di sicurezza;

che questa decisione ha creato vivo malumore tra la cittadinanza di Gioia Tauro, ove viene fatto notare che la coppia di palme era in ottimo stato e ad una certa distanza dai binari e dai fili dell'alta tensione,

l'interrogante chiede di conoscere:

le reali cause che hanno determinato l'abbattimento delle due palme;

se realmente rappresentavano un pericolo per la sicurezza della circolazione ferroviaria;

se, per ovviare a questo eventuale problema, prima di procedere al drastico provvedimento, siano state valutate soluzioni alternative.

(4-03480)

(18 novembre 1986)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato, premesso che la distanza minima degli alberi di alto fusto dai binari in esercizio è fissata nel decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e che essa deve essere tale da non costituire pericolo per la sicurezza della circolazione dei treni, ha fatto sapere che le piante abbattute nella stazione di Gioia Tauro si presentavano pericolosamente inclinate verso la sede ferroviaria, con radici a raggiera non sufficientemente affondate nel terreno e con tronchi caratterizzati, nella parte più alta, da avanzata fase di putrescenza.

Motivi di sicurezza e di salvaguardia dell'incolumità delle persone hanno indotto quindi i competenti organi dell'ente Ferrovie dello Stato ad adottare la decisione di procedere all'abbattimento delle piante. Al riguardo è stato previamente sentito il parere di un'apposita commissione congiunta composta da rappresentanti dell'ente Ferrovie dello Stato e dell'ispettorato del lavoro, la quale ha richiesto anche la recisione di un cipresso adiacente al palo portante della linea elettrica primaria.

L'ente Ferrovie dello Stato ha comunque assicurato che l'intento di rendere accoglienti gli impianti destinati al pubblico, collocandovi piante di alto fusto ed aiuole fiorite, non verrà meno in questa circostanza poichè le due palme vetuste abbattute verranno sostituite con alberi della stessa famiglia, in sito da concordare con le autorità comunali di Gioia Tauro.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(22 gennaio 1987)

CANETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso;

che, dopo lunga ponderazione, si riaprì nel 1979 la linea ferroviaria Ventimiglia-Breil-Cuneo-Torino, distrutta durante la guerra dall'esercito nazista in fuga;

che si riscontrò l'utilità di tale via di comunicazione per i collegamenti rapidi tra Liguria di Ponente e Piemonte, anche come alternativa alla Savona-Torino;

che detta linea riveste pure un interesse turistico,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministero e la direzione delle ferrovie hanno intenzione di procedere al suo potenziamento e sviluppo o hanno invece deciso di considerarla un cosiddetto ramo secco;

se, in caso di decisione positiva, non si intenda operare i necessari interventi per renderla maggiormente funzionale, prevedendo in particolare:

l'utilizzo della linea anche per il trasporto merci (attualmente pressochè inesistente);

il ripristino del collegamento rapido Sanremo-Torino (treni Intercity) che un tempo già avveniva con elettrotreni;

la soluzione dell'annosa disputa con la Francia (SNCF) sulla manutenzione straordinaria;

l'istituzione di treni senza fermate in territorio francese, in modo da eliminare i controlli doganali di frontiera.

L'interrogante chiede di sapere, inoltre, se le ferrovie dello Stato sono intenzionate ad istituire la linea diretta tra Ventimiglia e Milano attraverso la Cuneo-Asti-Mortara, per la quale erano in corso opere pubbliche (viadotti eccetera).

(4-03239)

(9 settembre 1986)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che la linea Torino-Cuneo-Ventimiglia non appare suscettibile, per le sue sfavorevoli caratteristiche plano-altimetriche, di essere proficuamente utilizzata per lo svolgimento di traffici viaggiatori e merci sulle lunghe distanze, risultando più conveniente utilizzare altri itinerari alternativi offrendo minori tempi di percorrenza e migliori condizioni di trasporto.

Nel recente piano di riclassificazione funzionale delle linee della rete ferroviaria nazionale, elaborato sulla scorta delle indicazioni fornite dalla commissione ministeriale appositamente costituita, mentre il tratto Torino-Fossano è stato inserito nella rete di interesse commerciale, il tratto Fossano-Ventimiglia è stato inserito tra le linee integrative da mantenere in esercizio per esigenze di interesse generale.

Per quanto riguarda l'utilizzo del transito di Limone anche per il trasporto merci, l'ente Ferrovie dello Stato, premesso che il traffico merci nel tratto Cuneo-Ventimiglia è pressochè inesistente, ha precisato che per un certo tempo, d'intesa con le ferrovie francesi, è stata effettuata una coppia di treni merci al giorno, peraltro utilizzata solo per carri vuoti in restituzione verso la Francia.

Recentemente tale coppia di treni è stata soppressa, essendo stata concordata con le ferrovie francesi l'effettuazione, all'occorrenza, solo di eventuali treni merci straordinari.

La soppressione di tali treni, d'altronde, risponde anche a criteri e principi di economicità, ove si consideri l'eccessivo costo comportato dalle basse prestazioni che il tracciato della linea in parola consente.

In merito alla richiesta di un eventuale ripristino di un collegamento rapido viaggiatori Sanremo-Torino, l'ente Ferrovie dello Stato ha informato che tale intervento non rientra tra gli obiettivi dell'ente medesimo, in quanto le indicazioni scaturite da recenti indagini statistiche dimostrano che i viaggiatori provenienti da Ventimiglia e diretti a Torino utilizzano quasi esclusivamente le direttrici Savona-San Giuseppe di Cairo-Fossano e Genova-Alessandria, servite da treni più frequenti e veloci.

Per tali linee l'ente Ferrovie dello Stato ha programmato una serie di interventi, sia nel settore degli impianti fissi che in quello del materiale rotabile, tendenti ad un sostanziale miglioramento dell'offerta dei servizi.

In merito al problema, attualmente in discussione con la SNCF (società ferroviaria francese), della manutenzione straordinaria sulla linea Cuneo-Ventimiglia, è all'esame di questo Ministero la proposta dell'ente Ferrovie dello Stato di promuovere apposito provvedimento di legge che preveda adeguati finanziamenti per far fronte alle spese conseguenti a detta manutenzione straordinaria, spese che, secondo la tesi italiana, andrebbero ripartite al 50 per cento mentre per la Francia devono essere a totale carico dell'Italia in quanto i relativi lavori vanno considerati un completamento della ricostruzione della linea.

A questo proposito, giova rammentare che i criteri per la ricostruzione vennero fissati stipulando apposita convenzione tra i Governi italiano e francese, ratificata poi con legge n. 475 del 1973.

In base a tale convenzione, l'Italia avrebbe sostenuto la quasi totalità delle spese di ricostruzione (circa 35 miliardi di lire, erogati tra il 1967 ed il 1979, contro un contributo francese di 2,5 miliardi di lire); la gestione della linea veniva assicurata dalla società ferroviaria francese, ma il disavanzo relativo a tale esercizio restava interamente a carico dell'Italia, che si sarebbe inoltre accollata le spese di manutenzione della linea stessa.

In esecuzione della convenzione predetta, le aziende ferroviarie italiana e francese definirono un accordo per fissare le modalità dell'esercizio della linea; in tale occasione le Ferrovie dello Stato, sul cui bilancio venivano a ricadere interamente gli oneri della gestione, ritennero opportuno inserire una clausola, peraltro non prevista dalla convenzione intergovernativa, in base alla quale le spese imputabili ad interventi di manutenzione straordinaria sarebbero state impegnate soltanto previa intesa di ripartizione tra i due Governi, senza quindi gravare direttamente sul conto di gestione della linea. Tale clausola venne accettata dalla società ferroviaria francese, la quale sottoscrisse l'accordo in questione.

Poco tempo dopo la riattivazione della linea, avvenuta il 6 ottobre 1979, i francesi richiesero tutta una serie di importanti lavori di consolidamento e di protezione, da effettuare in una zona che, per la presenza di materiale roccioso deconsolidato, presentava, in effetti, un rischio di frane e di scoscendimenti tale da pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.

Poichè gli interventi richiesti dai francesi erano di notevole entità (oltre 100 milioni di franchi francesi, ossia oltre 20 miliardi di lire, ai prezzi del 1980) e palesemente non configurabili quali lavori di ordinaria manutenzione, le Ferrovie dello Stato si appellarono alla sopra ricordata clausola

dell'accordo, proponendo una ripartizione tra i due paesi. Tale proposta non venne accolta da parte francese ed ugualmente non venne accettato di creare un fondo provvisorio comune, con la partecipazione paritaria delle due reti, per l'esecuzione dei lavori più urgenti, in attesa delle decisioni dei Governi.

Circa l'istituzione sulla stessa linea di treni non effettuanti fermate in territorio francese — onde eliminare i controlli doganali di frontiera — l'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che ciò è reso impossibile dai precisi accordi stipulati con le ferrovie francesi all'atto della ricostruzione della linea, che prevedono la fermata di tutti i treni a Breil per consentire il proseguimento verso Nizza attraverso la linea Breil-Nizza.

L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato, infine, che la realizzazione di un eventuale collegamento diretto Ventimiglia-Milano, via Cuneo-Asti-Mortara, non rientra negli attuali programmi dello stesso ente Ferrovie dello Stato, tenuto conto che recenti rilevazioni statistiche all'uopo effettuate hanno evidenziato lo scarsissimo traffico interessato dalla stessa relazione nelle stazioni intermedie.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(29 gennaio 1987)

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

che il raddoppio e lo spostamento a monte, almeno in molti tratti, della ferrovia della riviera ligure di ponente è un'opera fondamentale e indifferibile per i traffici commerciali e turistici tra l'Italia e altri paesi dell'Europa occidentale, in particolare la Francia;

che perciò tale opera deve ritenersi d'interesse nazionale e non meramente locale;

che sono sorti notevoli disaccordi tra l'amministrazione ferroviaria e gli amministratori dei comuni litoranei, compresi tra Andora e Finale ligure, circa il progetto dell'opera;

che l'amministrazione ferroviaria intenderebbe addossare l'onere del costo aggiuntivo dell'opera (dovuto alle richieste di modifiche di tracciato chieste dagli enti locali), quantificato in circa 300 miliardi di lire, ai comuni interessati;

che tale richiesta appare all'interrogante illegittima sotto il profilo costituzionale, perchè mira ad assegnare agli enti locali compiti impropri, che sono invece propri delle Ferrovie dello Stato,

l'interrogante chiede di sapere:

se si intenda eseguire l'opera, rivedendo anche determinate decisioni relative al raddoppio e allo spostamento a monte del tracciato;

se si intenda instaurare con gli enti locali interessati un dialogo e un rapporto costruttivo per risolvere i problemi aperti e procedere al più presto alla realizzazione dell'importante opera.

(4-03415)

(28 ottobre 1986)

RISPOSTA. — La linea Genova-Ventimiglia è classificata, nell'ambito del Piano generale dei trasporti, come facente parte del «corridoio plurimoda-

le tirrenico», cioè tra le direttrici dove si svolgono le principali relazioni internazionali e nazionali a lunga distanza. Per tale motivo, è previsto il progressivo completamento del raddoppio della linea stessa, anche come naturale prosecuzione degli interventi già realizzati e di quelli in corso con i fondi di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successivi rifinanziamenti.

L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che i tratti di linea attualmente già a doppio binario vanno da Genova a Finale Ligure, da Loano ad Albenga e da Ospedaletti a Ventimiglia, mentre nel tratto da San Lorenzo al Mare ad Ospedaletti sono in avanzato corso i lavori per la realizzazione della nuova sede a doppio binario; restano, pertanto, da raddoppiare i tratti Finale Ligure - Loano e Albenga - San Lorenzo al Mare, al momento non ancora finanziati.

A tale riguardo, le amministrazioni provinciali di Savona e di Imperia, interessate all'allontanamento dalla costa della linea ferroviaria, hanno commissionato nel 1984 un progetto di massima, trasmesso poi alle Ferrovie dello Stato per il parere di competenza, che prevedeva la realizzazione del raddoppio in questione mediante costruzione di una nuova linea a doppio binario tra Finale Ligure e San Lorenzo al Mare, tutta a monte della linea esistente e con abbandono della stessa anche nel tratto già a doppio binario tra Loano e Albenga.

Nell'esprimere il proprio parere sul citato progetto di massima, le Ferrovie dello Stato hanno fatto presente che poteva essere presa in considerazione l'ipotesi di spostamento a monte della linea nei tratti ancora a semplice binario — da sottoporre comunque ad un approfondito esame tecnico-economico — subordinata alla disponibilità dei fondi occorrenti e agli accordi per il concorso finanziario degli enti cointeressati, anche in rapporto ai maggiori oneri derivanti da esigenze territoriali o urbanistiche. Non poteva, invece, essere accolta favorevolmente l'ipotesi di spostamento a monte della stazione di Albenga e di abbandono del tratto di linea già a doppio binario tra Loano e Albenga, in atto sufficientemente funzionale per le esigenze dell'esercizio ferroviario.

Le Ferrovie dello Stato hanno in proposito più volte messo in evidenza che l'eventuale totale abbandono del tratto stesso poteva essere giustificato solo da esigenze di carattere urbanistico. Pertanto il relativo maggiore onere, quantificato orientativamente in 300 miliardi, non avrebbe potuto far carico alle ferrovie, anche in rapporto ai criteri di gestione e ai vincoli derivanti dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato.

È stato inoltre rilevato che il tracciato ipotizzato formerebbe, in corrispondenza di Albenga, una grande ansa verso l'interno, per cui, malgrado il rilevante impegno sia tecnico che economico che occorrerebbe approfondire, si otterrebbero comunque un allungamento dell'attuale percorso ed un notevole allontanamento della stazione dal centro abitato, con riflessi certamente negativi sul trasporto locale, sia passeggeri sia merci.

L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente di essere sensibile alle attese delle amministrazioni locali, che chiedono uno spostamento a monte delle infrastrutture ferroviarie, in concomitanza con il raddoppio dei tratti a semplice binario, per una più razionale utilizzazione del proprio territorio, ma, d'altro canto, gli attuali vincoli legislativi ed i criteri di una sana economicità dei trasporti non consentono all'ente

stesso il totale abbandono di una efficiente tratta di linea già raddoppiata quale la Loano - Albenga, in special modo per quel che concerne la stazione di Albenga, che dovrebbe venir collocata, secondo le ipotesi delle amministrazioni locali, in posizione fortemente penalizzante sia per le Ferrovie dello Stato sia per i suoi utenti.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(22 gennaio 1987)

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

che il traffico giornaliero di viaggiatori della stazione ferroviaria di Lodi risulta essere superiore alle 5.000 unità;

che tale stazione, come numero di viaggiatori, in Lombardia è al secondo posto, subito dopo lo scalo ferroviario di Milano città;

che il traffico esistente è solo parzialmente riconducibile al movimento dei pendolari, essendo rilevante il numero di viaggiatori provenienti da province limitrofe, che si inseriscono a Lodi sul percorso Milano-Bologna-Roma;

che l'*hinterland* del lodigiano sta assumendo una sempre maggiore rilevanza economica nell'ambito della regione;

che Lodi è nel novero delle città italiane sulle quali è aperto il dibattito per l'istituzione della provincia,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) se rispondano a verità le notizie divulgate dalla stampa in ordine ad un prossimo declassamento di tale importante nodo ferroviario a semplice punto di smistamento di traffico pendolare da e per Milano;

b) se, in caso di risposta affermativa, non ritenga il Governo di dover rivedere tale posizione in relazione alla importanza economica del lodigiano.

(4-03371)

(15 ottobre 1986)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che gli interventi principali nel campo della programmazione degli orari hanno recepito le indicazioni del Piano generale dei trasporti e che su quasi tutte le direttrici del traffico nazionale saranno operate una riqualificazione ed una semplificazione dei servizi.

Con l'orario 31 maggio 1987 il sistema ferroviario italiano si configurerà come una rete di servizi imperniata su treni «intercity» e cadenzati e su treni di afflusso e deflusso in determinati nodi di interscambio, con uno o due trasbordi a seconda dell'entità delle correnti di traffico.

In particolare, sul percorso Milano-Bologna l'offerta dei servizi viaggiatori, oltre ai convogli a carattere locale, sarà, in linea di massima, così articolata:

treni «intercity» per Roma o Lecce, senza fermate tra Milano e Bologna;

treni «intercity» a frequenza bioraria Milano-Bologna, con fermata a Lodi, Piacenza, Fidenza, Parma, Reggio Emilia, Modena;

treni espressi Torino-Piacenza-Bari-Lecce, con fermata a Piacenza;
treni diretti Torino-Genova-Piacenza-Bologna, con fermate a Piacenza, Fidenza, Parma, Reggio Emilia, Modena;

treni espressi Milano-Calabria-Sicilia, senza fermate tra Milano e Bologna;

treni con percorso notturno da e per oltre Bologna senza fermate intermedie tra Milano e Bologna (eccetto alcuni con fermata a Piacenza).

I collegamenti a lungo percorso da Lodi per e da oltre Bologna, ferme restando le fermate a Lodi dei treni 671 e 1674 Milano-Livorno, saranno assicurati, nel periodo diurno, da tutti i quindici treni «intercity» Milano-Bologna, che sono in coincidenza a Bologna con treni da e per Firenze-Roma, Rimini-Ancona-Bari-Lecce, Verona-Padova-Venezia. Nel periodo notturno saranno in coincidenza con treni locali da e per Lodi i treni espressi Torino-Bari-Lecce (4), Milano-Napoli (2), Milano-Roma (1), Roma-Milano (3) e Lecce-Milano con fermata a Piacenza.

L'ente Ferrovie dello Stato non reputa pertanto penalizzante per l'utenza di Lodi la nuova situazione d'orario nè che questa costituisca un declassamento della stazione, la quale è stata posta allo stesso livello di centri di maggiore importanza quali Parma, Reggio Emilia e Modena.

Il Ministro dei trasporti

SIGNORILE

(22 gennaio 1987)

DI CORATO, SCAMARCIO, PETRARA, MEZZAPESA, CONSOLI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che si trascina da lungo tempo presso il Ministero del lavoro la trattativa tra sindacato e amministrazione GEPI per dare soluzione alla crisi aziendale del maglificio Svevo di Bari, con oltre 300 unità, per un intervento ordinario della stessa GEPI;

che le parti si sono aggiornate al mese di maggio con il preciso impegno da parte dell'azienda (maglificio Svevo) di presentare il piano di ripresa aziendale d'intesa con la stessa GEPI;

che il piano di ripresa ha effettive possibilità di rilancio sul mercato, prevedendo l'assorbimento di adeguati e consistenti livelli occupazionali;

che sia contestualmente affrontato e risolto il problema degli eventuali esuberanti che dovessero risultare da soluzioni non di mero carattere assistenziale, ma in grado di dare avvio al lavoro in altre attività produttive, con il concorso della stessa GEPI e con l'utilizzo di tutti gli strumenti legislativi a disposizione in base alle leggi vigenti.

(4-01782)

(27 marzo 1985)

RISPOSTA. — Il 9 giugno 1986 si è tenuta presso il Ministero dell'industria, con la partecipazione di un funzionario del Ministero del lavoro, di rappresentanti sindacali e del consiglio di fabbrica, la riunione conclusiva

riguardante l'avvio di una nuova attività industriale della GEPI nell'azienda Svevo s.p.a. di Bari, già in amministrazione controllata.

In tale sede si decideva che la GEPI avrebbe predisposto un programma di produzione che contemplasse la costituzione di una nuova società con capitale interamente della GEPI al fine di assorbire circa l'80 per cento dei dipendenti della Svevo s.p.a. posta in liquidazione.

Tale nuova società è stata quindi costituita il 26 luglio 1986, con la denominazione di Società Svevo International s.p.a.

I Ministeri interessati si sono impegnati a concedere, su istanza documentata dell'azienda, il trattamento equivalente a CIGS per crisi aziendale previsto dalla legge 12 agosto 1977, n. 675, e a valutare, con la regione Puglia e il comune di Bari, le possibilità di reimpiego e di mobilità della manodopera esuberante. Le trattative di dettaglio saranno esperite in sede locale.

Il Ministero dell'industria ha previsto, entro un anno, un esame complessivo della situazione dal punto di vista dell'attuazione dei programmi, del rispetto degli organici e dell'uso degli strumenti sociali disponibili stabilendo che, nell'eventuale ampliamento di organico o in caso di utilizzazione di manodopera, saranno privilegiate le unità lavorative della ex Svevo s.p.a.

(12 gennaio 1987)

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

(12 gennaio 1987)

MITROTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Premesso:

che il comune di Carrara ha concesso a una minoranza di anarchici un'area pubblica per la erezione di un monumento a Gaetano Bresci, attentatore ed assassino del re Umberto I;

che tale concessione, oltre che appalesarsi illegittima sotto il profilo della regolarità degli atti amministrativi, è nel merito immorale in quanto, attraverso un organo dello Stato italiano, l'amministrazione comunale di Carrara, si consente l'esaltazione del vile assassino dell'allora Capo dello Stato italiano Umberto I;

che sono risibili le giustificazioni affidate alla stampa dagli irresponsabili promotori evocanti «il perdono storico» per un «gesto simbolico»;

che non di «monumento alle idee» trattasi, ma di monumento a un «assassino»;

che l'esposto-denuncia presentato dai consiglieri comunali del MSI-DN risulta affidato al giudice istruttore Vincenzo Di Nubila, magistrato militante comunista, membro del comitato federale di Massa e delegato al congresso nazionale,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare per il ripristino della legittimità delle determinazioni dell'amministrazione comunale di Carrara e per il perseguimento delle sottese responsabilità.

(9 luglio 1986)

(4-03142)

RISPOSTA. — Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, anche per conto del Ministero di grazia e giustizia.

Nel mese di ottobre 1981 in Carrara, ad iniziativa dei responsabili locali della Federazione Anarchica Italiana, si costituì un comitato, denominato «pro-Brescia», allo scopo di erigere un monumento in marmo alla memoria dell'anarchico Gaetano Bresci.

Il predetto comitato si è costantemente interessato di raccogliere tra la cittadinanza sia i fondi occorrenti per la realizzazione dell'opera sia le firme necessarie per appoggiare la richiesta di concessione del terreno comunale sul quale erigere il monumento.

Nella seduta del 25 marzo 1985, il consiglio comunale di Carrara ha deliberato di invitare il sindaco e la giunta ad assegnare, per la collocazione dell'opera, l'area occorrente, in conformità alle indicazioni dello stesso comitato «pro-Brescia».

L'esecuzione della delibera è stata sospesa dal comitato di controllo che ha chiesto contestualmente elementi integrativi di giudizio ai fini dell'esame della sua legittimità.

La giunta municipale di Carrara ha fornito i chiarimenti con atto 26 febbraio 1986, ma l'organo di controllo, nella seduta del 25 marzo successivo, ha deciso l'annullamento della delibera comunale, per contraddittorietà tra le premesse ed il dispositivo dell'atto in merito alla votazione, nonché per la mancata acquisizione del preventivo, prescritto parere della sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici.

Successivamente la giunta municipale ha nuovamente deliberato di autorizzare il comitato alla erezione del monumento. L'atto, che porta la data del 10 aprile 1986, è stato anch'esso annullato dall'organo di controllo per gli stessi motivi che avevano determinato l'annullamento del precedente.

Da ultimo la questione è stata nuovamente portata alla attenzione del consiglio comunale che, nella seduta del 24 luglio — con 14 voti a favore, 6 contrari e 13 astenuti — ha deliberato di destinare un'area pubblica, sita nel piazzale antistante al cimitero di Turigliano, per la erezione del monumento.

Detto atto deliberativo è stato approvato, a maggioranza, dall'organo di controllo nella seduta del 13 agosto; quindi il comitato ha avviato i lavori di realizzazione del monumento, ma questi sono stati sospesi a seguito di sequestro del cantiere disposto dall'autorità giudiziaria.

Sin dallo scorso anno, la procura della Repubblica di Massa ha avviato indagini preliminari, volte ad accertare la sussistenza di ipotesi penalmente rilevanti nei comportamenti tenuti dai protagonisti della iniziativa.

Dopo l'ultimo atto deliberativo assunto dal consiglio comunale di Carrara nello scorso mese di luglio, la medesima procura ha inizialmente proceduto con rito sommario nei confronti dei consiglieri comunali che hanno votato a favore della concessione del terreno.

Gli atti infine sono stati trasmessi al giudice istruttore con richiesta di procedere con rito formale per il delitto di «apologia di reato», previsto dall'articolo 303 del codice penale. Il relativo procedimento è in corso.

I lavori di realizzazione del monumento permangono sospesi, avendo il «Tribunale della Libertà» respinto il ricorso presentato da alcuni compo-

menti il comitato «pro-Brescia» avverso il provvedimento di sequestro penale.

Il Ministro dell'interno
SCALFARO

(22 gennaio 1987)

NERI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato che dalle Ferrovie dello Stato viene presa in esame la opportunità di sopprimere il collegamento Conegliano-Ponte nelle Alpi;

ritenuto che tale tratto ferroviario resti per le popolazioni locali un indispensabile mezzo di collegamento e di sviluppo, tale anche da far emergere la possibilità di un suo potenziamento, come d'altro canto era stato intelligentemente previsto all'epoca della realizzazione della tratta in questione, allorchè tutte le infrastrutture (sede ferroviaria, ponti, gallerie) sono state predisposte per l'attivazione di un doppio binario;

considerata con viva preoccupazione questa linea di tendenza dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato che contrasta appieno con gli interessi dell'intera collettività bellunese;

interpretando l'apprensione delle popolazioni interessate per l'indirizzo assunto nei propri piani dalle Ferrovie dello Stato in ordine al collegamento Conegliano-Ponte nelle Alpi, l'interrogante chiede al Ministro dei trasporti di verificare se i timori dei bellunesi siano fondati e, in tale malaugurato caso, se non ritenga di intervenire autorevolmente per provocare un cambiamento di tale indirizzo, con conseguente conservazione ed ampliamento del tratto ferroviario Conegliano-Ponte nelle Alpi, in considerazione delle primarie esigenze delle popolazioni locali e della montagna veneta.

(4-03490)

(19 novembre 1986)

RISPOSTA. — L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che, nell'ambito del recente piano di riclassificazione funzionale delle linee ferroviarie, elaborato sulla scorta delle indicazioni fornite dalla commissione ministeriale appositamente costituita, la linea Conegliano-Ponte nelle Alpi è stata inserita nella rete a scarso traffico di interesse locale. Per tale rete sono ancora in corso di svolgimento, a cura della segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate, specifici approfondimenti e verifiche finalizzati alla ricerca dell'ottimizzazione dell'offerta di servizi, con impiego di autoservizi e/o ferrovie in una logica integrata che consenta una riduzione dei costi complessivi di gestione.

La rete a scarso traffico di interesse locale, per ora individuata in chilometri 2.245, potrà essere definitivamente fissata una volta conclusi gli approfondimenti suddetti e comprenderà le linee che saranno ritenute indispensabili per garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto ai sensi della normativa CEE e per le quali non appare vantaggiosa o possibile l'istituzione di servizi sostitutivi.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(22 gennaio 1987)

VENTURI, VOLPONI, BO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che il Ministero ha giustamente sospeso la soppressione della linea ferroviaria Fabriano-Pergola perchè vengano sperimentati nuovi criteri di gestione volti a ridurne il passivo;

che a tutt'oggi non è stato adottato un analogo provvedimento per la linea ferroviaria Urbino-Fano-Pesaro, la cui soppressione si avrà il 28 settembre prossimo venturo;

che il problema delle linee ferroviarie interne della provincia di Pesaro assume grande rilievo per lo sviluppo economico e sociale dell'entroterra provinciale in relazione anche alla mancanza di un'alternativa che potrebbe essere costituita da una arteria stradale pedemontana mai realizzata;

che si tratta di un problema la cui soluzione richiede non la soppressione delle tratte esistenti ma la ricostruzione della tratta Pergola-Urbino, distrutta dalla guerra, e la costruzione della tratta Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna, iniziata e poi abbandonata nel lontano 1929, in modo da avere, nell'interesse della vasta zona interna e nello stesso interesse generale, una linea ferroviaria alternativa a quella litoranea adriatica, non sempre sicura per il terreno su cui è costruita;

che quello delle linee ferroviarie interne della provincia di Pesaro è comunque un problema unico perchè la linea Fabriano-Pergola può sussistere solo con la prospettiva, che con la soppressione dell'Urbino-Pesaro verrebbe meno, di raggiungere in futuro come in passato Urbino, collegando così tutto l'entroterra pesarese;

che vivissimi sono il fermento e le proteste delle popolazioni interessate e delle amministrazioni democratiche che le rappresentano,

gli interroganti chiedono di conoscere se non intenda rinviare almeno per un anno la soppressione della linea ferroviaria Urbino-Fano-Pesaro, in modo da permettere all'amministrazione ferroviaria e alla regione Marche di meglio valutare il problema nella sua globalità sia per quanto riguarda la gestione dell'esistente, sia per quanto riguarda l'eventuale completamento della rete.

(4-03300)

(24 settembre 1986)

RISPOSTA. — A seguito del piano di riclassificazione delle linee della rete ferroviaria nazionale, elaborato sulla scorta delle indicazioni fornite dalla commissione ministeriale appositamente costituita, la linea Fano-Urbino è stata inserita nel gruppo delle linee a scarso traffico d'interesse locale per le quali era prevista, in un primo momento, la sostituzione del servizio ferroviario viaggiatori con servizi automobilistici, a partire dal 1° giugno 1986.

Tale data è stata successivamente spostata al 28 settembre per consentire l'effettuazione di una prima fase di studi e approfondimenti, d'intesa con le regioni interessate, tendenti a verificare l'esistenza di condizioni tali da riportare — attraverso l'adozione di misure finalizzate a ridurre il disavanzo di gestione, tra le quali è compreso lo stanziamento di finanziamenti regionali per l'eliminazione dei passaggi a livello — le linee del suddetto gruppo tra quelle oggetto di eventuali provvedimenti in una fase successiva.

Gli studi in parola, giunti a conclusione nel mese di luglio 1986, hanno consentito lo spostamento del gruppo di linee di cui sopra ad una successiva fase del riassetto funzionale, ad eccezione delle linee Fano-Urbino e Albate-Camerlata-Molteno.

Per quanto riguarda, in particolare, la linea Fano-Urbino, poichè la regione Marche non ha manifestato — nel corso delle numerose riunioni effettuate al riguardo — alcuna disponibilità ad impegnarsi con interventi sul territorio finalizzati all'eliminazione di passaggi a livello su tale linea, con decreto ministeriale del 27 luglio 1986, è stata disposta la soppressione del servizio viaggiatori su rotaia sulla linea stessa a partire dal 28 settembre 1986.

In seguito, per consentire alla regione Marche un ulteriore esame dei problemi relativi alla linea in questione, è stata sospesa l'operatività del predetto decreto fino al 31 gennaio 1987.

Il Ministro dei trasporti
SIGNORILE

(29 gennaio 1987)
