

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

—

PAGINA BIANCA

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

ANGELICI. — *Al Ministro del tesoro.* —
Per sapere — premesso che:

il decreto 16 gennaio 1997, attuativo dell'articolo 8 del decreto-legge n. 669 del 1996, stabilisce che non si possono effettuare prelevamenti dai conti aperti presso la tesoreria dello Stato superiori al novanta per cento dell'importo dei corrispondenti mesi dell'anno 1996;

fra i conti assoggettati alle limitazioni di cui al citato decreto ministeriale sono compresi anche quelli intestati agli Istituti autonomi case popolari, sui quali vengono accreditati i fondi Cer specificamente ed esclusivamente alla realizzazione di interventi di edilizia residenziale pubblica;

tale limitazione porta alla paralisi di tutte le attività istituzionali dell'ente (che sono in gran parte fondate sulla realizzazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica finanziati con i fondi Cer e, più in generale, al rallentamento della produttività e di tutte le attività economiche direttamente o indirettamente legate al settore edilizio;

ulteriori danni si avranno per ritardati o (addirittura) omessi pagamenti di stati di avanzamento alle imprese appaltatrici con le quali è intercorsa obbligazione contrattuale;

l'andamento di tali attività non ha carattere di sistematicità o di ripetitività annuale, in quanto le stesse intervengono in conseguenza della messa a disposizione dei fondi da parte del Cer alle regioni che, a loro volta, li distribuiscono sul territorio con propri provvedimenti, e seguito dei quali si perviene all'appalto ed alla esecuzione delle opere, e quindi all'effettivo impiego dei fondi;

tutta questa serie di fasi non è sempre temporalmente programmabile;

di conseguenza può verificarsi, come in effetti si verifica, che in un anno o in alcuni mesi dell'anno risultano effettuati del tutto o solo in misura esigua prelievi di cassa; mentre, d'altro canto, nei corrispondenti periodi dell'anno successivo, per effetto di conclusione di procedure avviate o maggiore attività di cantiere sorge la necessità di maggiori erogazioni;

gli Iacp verrebbero a trovarsi nell'operare in ulteriori difficoltà, atteso che su tali conti intestati agli stessi presso la tesoreria provinciale dello Stato sono accreditati anche i fondi Cer destinati ai comuni per le medesime attività, comuni che peraltro risultano esclusi dall'applicazione delle limitazioni di cui al citato decreto;

in particolare, per lo Iacp di Taranto (per le attività svolte in proprio e per quelle svolte da parte dei comuni), si è verificato che le fasi preparatorie sono state in gran parte svolte nell'anno 1996 (durante il quale sono risultati esigui prelievi sul conto), mentre nel corrente anno, essendo stata avviata l'attività di realizzazione, è previsto un notevole incremento complessivo dei prelievi, che va così a superare di gran lunga il *plafond* disponibile del novanta per cento sull'anno 1996;

obiettivamente non possono conciliarsi le disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 8 con quanto disposto dall'articolo 14 del medesimo decreto-legge n. 669 del 1996;

per quanto innanzi esposto, appare evidente che la tesoreria provinciale, sezione di Taranto, non dà corso a pagamenti di Sal alle imprese appaltatrici, in quanto i relativi importi risultano eccedenti il previsto novanta per cento dell'anno 1996 —:

se non ritenga di intervenire tempestivamente con adeguate disposizioni che evitino il protrarsi per diversi mesi o addirittura per l'intero arco annuale di siffatta situazione, che porterebbe inevitabil-

mente all'insorgere di danni legati all'obbligatoria corresponsione di interessi moratori e più in generale di contenziosi, fermi di cantiere, eccetera, con le immaginabili gravi conseguenze per gli Iacp, gli operatori degli istituti, le imprese appaltatrici ed i lavoratori del settore. (4-07941)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione in oggetto, intesa a sollecitare disposizioni in deroga alla normativa recata dall'articolo 8, comma 3, del Decreto-legge n. 669 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, onde evitare all'Istituto autonomo case popolari di Taranto il blocco dei prelevamenti dai conti aperti presso la Tesoreria dello Stato.*

Al riguardo, si fa presente che al citato Istituto è stata concessa, con decreto del Ministro del Tesoro del 28 febbraio 1997 (G.U. n. 51 del 3 marzo 1997) la possibilità di richiedere una deroga annuale per i conti di Tesoreria n. 96836 e n. 1941.

Tale deroga è stata, peraltro, concessa soltanto agli enti con prelevamenti inferiori a lire 10 miliardi nel 1996.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

ANGELONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

la Ericcson telecomunicazione di Avezzano (AQ) ha intenzione, entro il 31 dicembre 1996, di chiudere lo stabilimento in Avezzano per trasferirsi presso Sulmona; tale decisione non è dettata da crisi aziendale, finanziaria o di mercato, anzi, a detta della proprietà, la Ericcson di Avezzano è un'azienda di prim'ordine per qualità ed efficienza;

da dichiarazioni della proprietà, è emerso che ciò sarebbe frutto di un accordo tra l'Ericcson ed il Governo, che impegnava l'azienda ad investire nel sud,

come se la Marsica, zona interna dell'Abruzzo ed estremamente depressa per l'occupazione, venga considerata facente parte del nord-est italiano;

nell'ex distretto industriale di Avezzano, vilipeso dalla politica occupazionale dalla regione Abruzzo, sono numerosissime le aziende in crisi di mercato e finanziaria ed è grave l'immobilismo verso tale problema sia da parte della regione che da parte del Governo, l'unica azienda che non soffre di questi problemi è appunto l'Ericcson, che, trasferendosi a Sulmona, non andrebbe a creare nuova occupazione in questa città, poiché gli ottanta tecnici di Avezzano sarebbero costretti a fare i pendolari o a trasferirsi, ciò che sembra assurdo e pretestoso da parte dell'azienda —:

se sia vero che esiste un accordo tra Ericcson e Governo;

in caso positivo, come il Governo consideri le zone interne dell'Abruzzo, in cui la disoccupazione giovanile è altissima;

se intendano intervenire presso l'azienda Ericcson affinché essa receda dalla decisione sopra esposta, in difesa delle ottanta famiglie alle quali tale decisione creerebbe notevoli difficoltà sia economiche che logistiche. (4-03753)

RISPOSTA. — *In relazione alla problematica sollevata dalla S.V. On.le nel documento parlamentare indicato in oggetto si fa presente quanto segue. L'attività produttiva nello stabilimento di Avezzano della S.p.A. ERICCSON TELECOMUNICAZIONI è cessata il 18.12.1996.*

Il personale in forza presso il suddetto stabilimento (composto da 74 dipendenti), ad eccezione di 8 unità, è stato ricollocato presso la S.p.A. ERICCSON TRASMISSIONI di Sulmona.

La decisione aziendale appare motivata da esigenze di ottimizzazione e razionalizzazione produttiva, al fine di mantenere inalterati i margini di competitività in un

settore, come quello delle telecomunicazioni, in crescente evoluzione tecnologica.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Tiziano Treu.

BASTIANONI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il raddoppio del tratto ferroviario Falconara-Orte è stato da tempo riconosciuto indispensabile per consentire un efficace e rapido collegamento tra i centri interessati della regione Marche e quelli dell'Umbria e del Lazio;

il ministero dei trasporti e della navigazione avrebbe deciso di distogliere i finanziamenti previsti per la costruzione di tale importante infrastruttura, destinandoli ad altri interventi —:

quali iniziative intenda porre in essere al fine di consentire la realizzazione del raddoppio ferroviario nel tratto Falconara-Orte, assicurando i relativi finanziamenti. (4-06011)

RISPOSTA. — *Il contratto di programma 1994-2000 destina alla direttrice Orte-Falconara 350 miliardi di lire per il raddoppio dei tratti Falconara-Montecarotto, Foligno-Campello e Nera-Narni (in via di completamento).*

In aggiunta al citato contratto di programma a carico della legge 550/1995 — Finanziaria 1996 — è stato inserito, in relazione ai finanziamenti disponibili e su esplicita richiesta delle regioni Marche ed Umbria, il raddoppio dei tratti Baiano-Campello, Fabriano-P.M. Albacina e Castellplanio-Montecarotto, nonché la progettazione di massima del completamento del raddoppio dell'intera direttrice, con progettazione esecutiva dei tratti P.M. Albacina-Montecarotto e Terni-Baiano, per un importo complessivo stimato in 400 miliardi di lire.

Gli accordi quadro sottoscritti il 28 gennaio 1997 tra l'Amministrazione e la F.S. S.p.A. con la Regione Marche e con la

Regione Umbria dove, tra l'altro, si indicano le concordi priorità di intervento sulla linea Orte-Falconara, hanno confermato questo impegno.

Si fa comunque presente che l'effettiva destinazione degli stanziamenti recati dalla legge sovracitata (legge 550/95) è ancora in fase di verifica in quanto il programma degli interventi dovrà essere sottoposto all'esame del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari, secondo le disposizioni stabilite dalla normativa vigente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

BERSELLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'azienda ferroviaria a gestione governativa « Ferrovia Bologna-Portomaggiore » si è approvvigionata di materiale rotabile vetusto presso le Ferrovie dello Stato spa;

sembra che vetture adibite al trasporto viaggiatori non dispongano dei requisiti di sicurezza, riferiti in particolare all'incolumità dei viaggiatori, in ordine alle norme che regolano il trasporto per pubblico servizio;

risulterebbe addirittura mancante il sistema di avvertimento acustico nelle porte adibite alla salita ed alla discesa dei viaggiatori, mentre le vetture non sarebbero munite del sistema di sicurezza cosiddetto « uomo morto » —:

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra e quali iniziative intenda porre in essere per quanto riguarda la doverosa tutela della sicurezza dei viaggiatori e del personale stesso. (4-07618)

RISPOSTA. — *La Gestione commissariale governativa ferrovia Bologna-Portomaggiore ha noleggiato, per l'anno corrente, n. 2 automotrici tipo Aln 668 n. 1446 e n. 1466, costruite nell'anno 1959, di proprietà delle*

F.S. S.p.A., al fine di far fronte a pressanti esigenze di esercizio non altrimenti soddisfacibili.

La mancanza del sistema di avvertimento acustico nelle porte adibite alla salita e alla discesa dei viaggiatori, non risulta in alcuna misura pregiudizievole dell'incolumità dei passeggeri e della sicurezza dell'esercizio, atteso che sulla ferrovia Bologna-Portomaggiore il servizio non viene svolto con il sistema dell'agente unico (che prevede a bordo la presenza del solo macchinista) bensì con la presenza a bordo di ciascun convoglio di macchinista e capotreno.

Risulta, infine, che prima della loro immissione in servizio, i rotabili sono stati sottoposti ad opportuni interventi atti ad assicurare l'idoneità all'esercizio in condizioni di piena sicurezza; in particolare su di essi è stato installato il dispositivo « uomo morto », di cui erano all'origine sprovvisti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

BERSELLI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

nella provincia di Ravenna è purtroppo assai frequente la pratica dell'accattonaggio mediante l'utilizzo di animali con cuccioli lattanti o da svezzare, animali non in buono stato di salute e comunque detenuti in evidenti condizioni di maltrattamento —:

quali procedimenti penali risultino pendenti presso gli uffici giudiziari della provincia di Ravenna per l'uso improprio di tali animali in riferimento, salvo altri, all'articolo 727 del codice penale (maltrattamento di animali), e quale ne sia lo stato;

quali iniziative urgenti intenda porre in essere per mettere fine a tale squallido fenomeno. (4-07880)

RISPOSTA. — *Il Ministero dell'interno comunica che al momento, presso i competenti Uffici Giudiziari siti nella Provincia di*

Ravenna non risultano pendenti procedimenti penali ex articolo 727 C.P., per maltrattamenti di animali asserviti all'accattonaggio, ovvero utilizzati impropriamente.

L'Amministrazione comunale del capoluogo di quella Provincia più volte sollecitata unitamente alle altre amministrazioni comunali, perché fossero disposti rigorosi accertamenti al riguardo, ha fatto presente che, a seguito dei controlli effettuati dagli organi competenti, soprattutto nella zona del centro storico della città, la pratica dell'accattonaggio con utilizzo di animali avviene senza che questi siano sottoposti a maltrattamenti.

Nei casi riscontrati, gli animali giacciono di norma accanto al loro padrone, liberi da vincoli fisici, in totale libertà di movimento e nel rispetto delle esigenze fisiche e psichiche di cui gli stessi, nella loro specificità, sono portatori.

La Direzione Generale degli Affari Penali del Ministero di Grazia e Giustizia che ha acquisito notizie presso gli uffici giudiziari competenti, comunica che in passato si è verificato un solo caso di iscrizione di notizia di reato per la fattispecie di cui all'articolo 727 C.P.

Il Ministro di grazia e giustizia: Giovanni Maria Flick.

VINCENZO BIANCHI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

in questi giorni, come segnalato dal sindaco di Cisterna di Latina e riportato anche dagli organi di stampa locali, si è proceduto presso la stazione ferroviaria di Cisterna di Latina a ripetute sperimentazioni del sistema di « automazione globale », che fanno seguito alla avvenuta chiusura dello scalo merci della stessa stazione;

tali esperimenti, lasciando la succitata stazione senza sorveglianza alcuna, comportano un grave pericolo e disagio per gli utenti di Cisterna e dei paesi limitrofi;

il processo di automazione, scelta verso la quale sembra essere indirizzato l'ente Ferrovie dello Stato per lo scalo di

Cisterna, comporta infatti il totale trasferimento di tutto il personale in servizio; in tal modo non sarebbe più possibile offrire un adeguato servizio informazioni, né quello di segnalazione di ritardi o fermate intermedie e neppure, soprattutto, l'annuncio di treni in transito, al riguardo, si fa presente che quella in questione è una stazione che prevede il passaggio di treni su un binario attiguo alla banchina di sosta a velocità che, in alcuni casi, sfiorano anche i centoottanta chilometri orari;

a tutto questo va aggiunta la considerazione relativa alle conseguenze del totale abbandono della struttura in questione, comunque realizzata con denaro pubblico ed esposta a possibili tentativi di furto o vandalismo, nonché probabile ricovero per sbandati e malintenzionati;

la stessa stazione di Cisterna risulta essere tra le cinquecento in Italia con maggiori introiti derivanti dalla vendita di biglietti essendo frequentata da un notevole numero di lavoratori pendolari e studenti diretti a Roma o a Latina —:

quali siano gli orientamenti, per il futuro, dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato nei confronti della struttura ferroviaria di Cisterna di Latina, sia per quanto concerne lo scalo passeggeri che per quello merci;

se non ritenga necessario intervenire per evitare i succitati disagi e di pericoli che l'assenza di personale produrrebbe per i tanti viaggiatori, nonché scongiurare il rischio di furti e danneggiamenti alla struttura lasciata in stato di abbandono.

(4-05056)

RISPOSTA. — *Nella stazione ferroviaria di Cisterna di Latina la biglietteria risulta presenziata dal lunedì al giovedì, di mattina, il venerdì e il sabato di mattina e pomeriggio e la domenica solo di pomeriggio.*

Nei programmi della Società F.S. S.P.A., al momento, non sono previste né la disabilitazione della biglietteria né riduzioni nell'orario di presenziamento del personale ferroviario.

La chiusura dello scalo merci, avvenuta su ordinanza sindacale del 12 ottobre 1996, riguarda solo l'attività di carico dei rottami di ferro per motivi di inquinamento acustico ritenuto superiore ai previsti limiti di legge.

Le altre merci, infatti, arrivano regolarmente.

Risulta, inoltre, che nell'anno 1995 sono stati movimentati a Cisterna di Latina n. 41 carri carichi in arrivo e n. 1003 in partenza. Nel solo mese di ottobre 1996 si è avuto un movimento di n. 4 carri carichi in arrivo e di 44 in partenza.

La Società F.S., con la programmazione 1997/1998, ha previsto che il trasporto delle merci eccettuate quelle relative all'attività di carico di rottami di ferro, arrivi nella stazione di Cisterna di Latina con tradotte provenienti da Pomezia.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

BIRICOTTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

il centro di gestione e controllo del traffico ferroviario nella tratta Firenze-Roma, sia per quanto riguarda la linea tradizionale, sia per quanto riguarda la linea veloce, comprendente il nodo ferroviario di Firenze (uno dei più importanti in Italia dopo Napoli, Roma, Milano, Genova), è situato a Firenze nella zona ferroviaria circostante la stazione di Firenze Capo di Marte;

il centro decisionale, ad esso collegato, è situato a Firenze nella sede della direzione ex compartimentale, di piazza dell'Unità italiana;

il centro di gestione e controllo per la circolazione di Firenze unico in Italia per tecnologia e professionalità, grazie alla quantità di capitali investiti che hanno permesso di ottimizzare l'utilizzo di entrambe le infrastrutture (linea tradizionale e linea veloce), ha garantito alti livelli di offerta quantitativa e qualitativa, con un

rapporto ottimale tecnologia, infrastrutture, personale;

nel progetto di ristrutturazione della divisione delle ferrovie dello Stato atta alla gestione delle infrastrutture, l'Asa Rete, è prevista la costituzione, in Bologna, di un Centro decisionale e di gestione-controllo del traffico ferroviario veloce, nella tratta Bologna-Roma, compreso il Nodo di Firenze;

il duplicamento, nella tratta Bologna-Roma, di un Centro di controllo e gestione della circolazione, secondo *standards* A.V. ha costo esorbitante rispetto al semplice adeguamento tecnologico di quello già esistente ed in esercizio a Firenze, atto alla gestione ed al controllo unificato del traffico interconnesso sia per la linea tradizionale, sia per la linea veloce;

la separazione, nella tratta Bologna-Roma, della linea A.V. da quella tradizionale può determinare una penalizzazione del nodo di Firenze dove l'assenza di un centro unico di gestione e controllo della circolazione di tutte le tipologie di treni comporta un inevitabile ingolfamento del traffico, con forti ricadute negative in termini di regolarità e velocità commerciale, con danno del trasporto viaggiatori e merci —:

se non ritenga utile confermare il ruolo del centro di gestione e controllo del traffico ferroviario di Firenze per la tratta Firenze-Roma sia per linea tradizionale, sia per la linea veloce;

quali iniziative intenda adottare a che il piano di impresa 1997-2000 del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato non preveda nuove strutture tecnico-organizzative che contraddicano il principio dell'interconnessione della linea ferroviaria tradizionale con quella ad alta velocità. (4-09348)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. comunicano che l'implementazione del sistema per le linee costituenti il nodo di Firenze e delle linee di bacino afferenti il nodo stesso, è*

attualmente prevista nel Posto Centrale della linea direttissima e linea lenta.

Inoltre le F.S., in occasione del prossimo rinnovo del telecomando del tratto di direttissima Chiusi-Roma, hanno allo studio il ricongiungimento presso Firenze dell'intera direttrice Roma-Firenze sia della linea lenta sia della linea veloce.

È altresì in fase di studio il modello funzionale di gestione del sistema alta velocità sulla direttrice Milano-Roma che definirà anche la localizzazione del centro di supervisione e comando/controllo della circolazione secondo logiche aziendali di ottimizzazione tecnologica, gestionale e produttiva delle infrastrutture e delle risorse preposte.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

BOCCHINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:*

il dipartimento per lo spettacolo della Presidenza del Consiglio dei ministri ha finanziato per 1.828.000.000 di lire il film « I Vesuviani », composto da cinque episodi, tra i quali « La salita » di Mario Martone, favola allegorica di cui è protagonista il sindaco di Napoli, Antonio Bassolino, come ha spiegato lo stesso regista a *la Repubblica* (25 agosto 1997, pagina 34), affermando che il riferimento a Bassolino « non è vago, è proprio pensando a lui che è stato costruito il film... Quello che mi ha ispirato è la simpatia umana di Bassolino, la sua condizione simbolica di comunista, o ex comunista, che si trova a governare, e anche con successo, una città italiana negli anni Novanta, incarnando la necessità di azione in un tempo in cui non c'è più spazio per l'utopia »;

il film uscirà nelle sale napoletane in prossimità della campagna elettorale amministrativa che vede impegnato il sindaco Bassolino in prima persona —:

quali ragioni abbiano spinto la Presidenza del Consiglio a finanziare il film « I

Vesuviani », in cui — ad avviso dell'interrogante — si evidenzia la violazione del principio di pluralismo che dovrebbe appartenere alla pubblica amministrazione.

(4-12534)

BOCCHINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei beni culturali e ambientali con incarico per lo sport e spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

il film « I Vesuviani », in concorso alla 54° mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia, è stato qualificato come « opera di interesse culturale nazionale » e per questo ha ottenuto un finanziamento statale di un miliardo e ottocentotrentotto milioni di lire dal dipartimento dello spettacolo della Presidenza del Consiglio dei ministri;

i diritti d'antenna di tale film sono stati inoltre acquistati dalla Rai, azienda pubblica, per una non meglio precisata, ma considerevole somma;

c'è da chiedersi se vi siano state pressioni, come insistentemente si vocifera, nei confronti del direttore della mostra di Venezia, Felice Laudadio, da parte delle autorità governative in indirizzo o di partiti politici o loro autorevoli esponenti per favorire, o meglio pretendere, l'ammissione in concorso del film « I Vesuviani », « bollato » dal giudizio della critica e degli spettatori come uno dei peggiori proiettati nel corso della *kermesse* cinematografica, laddove invece il film escluso per far posto a « I Vesuviani » sembra sia stato « Altri uomini », unanimemente giudicato di notevole valore, del regista Claudio Bonivento;

ad avviso dell'interrogante nella vicenda potrebbero ravvisarsi fattispecie penalmente rilevanti, in particolare nella violazione della normativa che disciplina la qualificazione di un film come di « interesse culturale nazionale », procurando ai produttori del film in questione un ingiusto vantaggio patrimoniale —:

in base a quali criteri obiettivi la competente commissione del dipartimento

dello spettacolo abbia qualificato il film « I Vesuviani » come di « interesse culturale nazionale »;

quali valori, insegnamenti, messaggi o elementi di qualsiasi natura secondo la commissione nel film in questione realizzano il superiore « interesse culturale nazionale »;

se la commissione fosse a conoscenza del fatto che uno dei cinque episodi del film, « La salita » del regista Mario Martone, ha un carattere chiaramente e sfacciatamente agiografico, celebrativo e propagandistico a favore del sindaco di Napoli, Antonio Bassolino; cosa, questa, che risulta di particolare gravità se si considera che sono imminenti le elezioni comunali a Napoli;

quali iniziative intendano intraprendere per rendere più trasparenti le modalità di concessione dei contributi per la cinematografia nazionale nonché di ammissione delle opere alle rassegne finanziate con fondi pubblici. (4-12580)

RISPOSTA. — *Con riferimento ai quesiti posti con l'interrogazione in oggetto, si fa presente quanto segue.*

La qualifica di film di « interesse culturale nazionale » è stata concessa dalla Commissione Consultiva per il Cinema, istituita ai sensi dell'articolo 1, comma 59, della legge 23 dicembre 1996 n. 650, nella seduta del 16 maggio 1997.

Circa i criteri di assegnazione della qualifica di film di « interesse culturale nazionale » si fa presente che la Commissione sopracitata opera sulla base della sceneggiatura valutando quattro parametri (analisi della scrittura e della struttura, originalità del tema, qualità dei dialoghi, personaggi) e proprio sulla base di tali criteri l'episodio di Martone (« Il Sindaco ») è stato valutato come «...il più riuscito... vero e proprio omaggio al cinema pasoliniano...».

Con riferimento infine al finanziamento di L. 1.828.000.000, si fa presente che esso è stato deliberato dalla Commissione per il Credito Cinematografico, istituita ai sensi dell'articolo 1, comma 59, della legge 23

dicembre 1996, n. 650, nella seduta dell'11 luglio 1997 sulla base delle conclusioni della perizia tecnico economica trasmessa dalla Banca Nazionale del Lavoro — Sezione per il Credito Cinematografico e Teatrale — e dei criteri di assegnazione approvati.

Il Ministro delegato per il turismo e lo spettacolo: Valter Veltroni.

BOGHETTA, EDUARDO BRUNO e STRAMBI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato spa hanno attivato contratti di formazione lavoro nei vari settori dell'azienda —:

quanti siano i contratti di formazione di lavoro attivati;

cosa intendano fare le Ferrovie dello Stato spa alla scadenza dei contratti in questione. (4-07932)

RISPOSTA. — *Allo stato attuale sono 3.119 i giovani che nel corso degli ultimi due anni sono stati assunti dalle F.S. S.P.A. con contratto di formazione e lavoro, come da accordo sottoscritto con le organizzazioni sindacali nazionali il 7 luglio 1995. Le assunzioni sono state finalizzate a coprire carenze mirate di professionalità « intermedie » ed « elevate » dell'esercizio nelle unità produttive delle varie giurisdizioni compartimentali.*

Alla scadenza di tali contratti la Società F.S. intende procedere alla conversione del contratto di lavoro a tempo indeterminato per quei lavoratori che conseguiranno un giudizio positivo sull'idoneità e capacità allo svolgimento delle mansioni loro affidate, secondo le previsioni di legge.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

CARLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale 8 marzo 1975, n. 285, e la legge 12 febbraio 1981, n. 17, stabiliscono le norme per la gestione e la concessione degli alloggi delle Ferrovie dello Stato e delle relative pertinenze;

con la deliberazione n. 6/P.4.2.3., il direttore generale, in data 10 settembre 1975, ha emanato le disposizioni in applicazione delle norme di gestione degli alloggi delle Ferrovie dello Stato, approvate con decreto ministeriale n. 285 del 1975;

numerosi alloggi delle Ferrovie dello Stato (si parla di circa seicento solo nell'ex compartimento di Firenze) ubicati sul territorio versiliese, regionale e nazionale, risulterebbero adibiti come seconda casa ad esclusivo uso vacanze, quindi in totale difformità a quanto previsto dalle leggi e dalle normative sopra richiamate;

diversi ferrovieri, bisognosi di casa per esigenze di servizio e di loro familiari, pur avendo ufficialmente richiesto anch'essi gli stessi alloggi disponibili (in pieno diritto rispetto ai criteri definiti dal decreto ministeriale n. 285) sembra che siano stati discriminati per favorire altri non aventi diritto;

alle suddette assegnazioni hanno fatto seguito numerose proteste sindacali su scala nazionale e diversi esposti alla procura della Repubblica di Firenze, con vari strascichi giudiziari ancora in corso;

il problema casa per diversi cittadini (ferrovieri e non) ha assunto dimensioni di enorme drammaticità e, pertanto, un utilizzo più appropriato del cospicuo patrimonio immobiliare abitativo delle Ferrovie dello Stato potrebbe essere utilizzato per dare significative risposte ai cittadini sul bisogno casa —:

se non ritenga: 1) di avviare un censimento di tutti gli alloggi delle Ferrovie dello Stato non ancora assegnati; 2) di svolgere urgentemente una verifica su tutte le assegnazioni di tali alloggi, fatte dal 1990 ad oggi; 3) di revocare le eventuali assegnazioni illegittime e in contrasto con le norme previste; 4) che tutte le case non strettamente necessarie per il personale

delle Ferrovie dello Stato vengano messe a disposizione delle amministrazioni comunali per risolvere casi drammatici di numerosi cittadini bisognosi; 5) di chiedere alle Ferrovie dello Stato la disponibilità di alcuni locali presso il fabbricato viaggiatori della stazione di Viareggio centrale, per dare un pur minimo servizio sociale umanitario (coinvolgendo il volontariato) a quelle persone che impropriamente sostano presso la stazione stessa. (4-05433)

RISPOSTA. — *In relazione alle problematiche riguardanti gli alloggi ferroviari dati in locazione a non ferrovieri e/o adibiti a seconda casa dai conduttori, F.S. S.p.A. fa presente che in data 29 maggio 1996 ha impartito a Metropolis le istruzioni per arrivare in tempi brevi alla liberazione degli alloggi ed alla loro successiva assegnazione a ferrovieri in attesa della prima casa.*

F.S. S.p.A. precisa inoltre che l'assegnazione in via esclusiva al personale ferroviario degli alloggi liberi aveva, in precedenza, formato oggetto di un accordo stipulato con le Organizzazioni sindacali.

Per quanto riguarda la problematica specifica degli alloggi dell'ex compartimento di Firenze, la F.S. S.p.A. fa presente che la scelta fatta nel 1988 di assegnarli fu dettata dalla difficoltà di reperire risorse da destinare alla loro manutenzione. Infatti gli assegnatari si impegnarono ad eseguire a proprie spese gli interventi necessari per l'abitabilità, senza impegni a carico dell'allora Ente Ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: **Claudio Burlando.**

CHINCARINI, LEMBO, BAGLIANI, VASCON, FONGARO e CIAPUSCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, dei beni culturali ed ambientali.*
— Per sapere — premesso che:

nello scorso mese di novembre 1996, in occasione dell'esame del disegno di legge collegato della legge finanziaria per il 1997, la IX Commissione permanente della Ca-

mera dei deputati - Trasporti, poste e telecomunicazioni ha deliberato di riferire favorevolmente a condizione che: « (...) entro il 31 gennaio 1997 il Governo proceda ad una verifica e riferisca alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto alta velocità (...), sui piani finanziari della Tav, sulla legittimità degli appalti (...) »;

il 4 dicembre 1996 in Roma l'associazione Wwf Italia ha presentato, nel corso di una conferenza stampa, uno studio ampiamente critico nei confronti dell'attuale progetto alta velocità ora in discussione, e cioè per le tratte Roma-Milano e Torino-Venezia;

il 17 dicembre 1996 in Roma è stata presentata una valutazione del progetto alta velocità in Italia, redatto dal gruppo tecnico designato dai coordinamenti delle amministrazioni locali, dai comitati dei cittadini e delle associazioni ambientaliste a tutela dei territori interessati alla realizzazione delle linee ferroviarie ad alta velocità, in cui si presentano pesanti elementi tecnici, scientifici ed economici assolutamente critici nei confronti di questo immane progetto, decisamente dannoso;

il Ministro dell'ambiente in più occasioni ha manifestato la propria particolare attenzione alle problematiche esposte dai rappresentanti della conferenza permanente dei sindaci dei comuni interessati dell'alta velocità nella tratta Torino-Venezia, e per tempo consegnate per iscritto da centinaia di enti locali, comitati, cittadini ed associazioni;

il 18 novembre 1996 nella sede della provincia di Verona, l'ingegner Maria Antonietta Del Boccio, sedicente rappresentante Area gestione multi progetto Tav treno alta velocità, in un incontro con i sindaci veronesi e con le Ferrovie dello Stato ha affermato che la conferenza dei servizi per la tratta Torino-Venezia verrà certamente convocata dal Ministro dei trasporti al più presto, e comunque entro il 31 dicembre 1996 —

se corrisponda al vero l'affermazione della predetta rappresentante Tav;

se non intenda, nel rispetto di quanto indicato dalla IX Commissione trasporti, convocare invece per un'audizione immediata i tecnici designati da: coordinamento delle amministrazioni e dei comitati cittadini, associazioni ambientali dei comuni lombardi, conferenza permanente dei sindaci alta velocità, comitati interregionali treno alta velocità tratta Mi-Ge, comunità montana della bassa Valle di Susa, comitato promotore del coordinamento linea Frejus-Milano, associazione Davide Emilia Romagna, coordinamento regionale tratta Roma-Napoli, comitati fiorentini contro l'alta velocità, che hanno redatto l'accurato studio del progetto Tav, presentato il 17 dicembre 1996 perché sia illustrato alle competenti Commissioni parlamentari.

(4-06179)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. hanno fatto presente che l'incontro tra l'ing. Maria Antonietta Del Boccio ed i sindaci veronesi si è svolto nell'ambito di una serie di riunioni tenutesi nei giorni 25, 26, 29 novembre e 2 dicembre, coordinate dalla Provincia di Verona e finalizzate all'esame in via preliminare delle migliorie di progetto proposte dai general contractors, Cepav Due e Iricav Due, in recepimento delle indicazioni informali (Ministero dell'ambiente, Soprintendenze, Provincia, Regione Veneto) e formali pervenute in sede VIA.*

Detti incontri non erano inseriti in un contesto procedurale istituzionale, ma rientravano nell'attività di confronto e informazione che Tav, Italferr ed i general contractors hanno costantemente svolto nel corso del 1994, 1995 e 1996 al fine di giungere alla Conferenza di Servizi con un progetto quanto più possibile verificato sul territorio.

Le F.S. S.p.A. hanno chiarito inoltre, preso atto della volontà espressa dal Ministero di convocare le Conferenze di Servizi delle tratte alta velocità nei tempi più brevi, che l'informazione relativa alla convocazione della Conferenza di Servizi per la tratta Torino-Venezia non è stata data in termini di « certezza », bensì di eventualità auspicabile e tecnicamente possibile, rispetto alla quale la Tav era pronta e pre-

parata, avendo infatti completato il progetto esecutivo delle tratte e pubblicato lo studio di impatto ambientale ai fini del VIA.

A ciò aggiungasi che il parere VIA del Ministero dei beni culturali e ambientali era già pervenuto nell'ottobre 1996, il parere VIA della Regione Veneto, esaurita la proroga richiesta, si poteva considerare imminente così come il parere del Ministero dell'ambiente ed anche i vincoli derivanti da ragioni di opportunità e chiarezza procedurale potevano ragionevolmente presupporli superabili nel termine di un mese.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

COPERCINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

si è da più parti ventilata l'eventualità di apportare variazioni al contratto di programma con le Ferrovie dello Stato, firmato il 25 marzo 1996, variazioni queste consistenti nella misura, che produrranno in definitiva una notevole riduzione degli stanziamenti per le cosiddette « linee trasversali » tra cui la « Pontremolese », importante tratta di valico dell'asse strategico tirrenico;

con la legge finanziaria del 1996, all'articolo 4, il Parlamento ha stabilito che, degli 8.940 miliardi stanziati, il venticinque per cento, vale a dire 2.235 miliardi, venisse destinato all'ammodernamento delle trasversali, così definite con la risoluzione del 1° giugno 1978, che comprendono, oltre la già citata « Pontremolese », anche la Orte-Falconara e la Bologna-Verona, non meno importanti, in un corretto piano di sviluppo dei trasporti su rotaia per gli anni a venire, della dorsale centrale, quasi satura anche se dotata di tecnologie più avanzate;

da ricordare che la « Pontremolese » fin dal 1980 è stata classificata dalla allora Comunità europea come linea strozzata, da ricostruire, e dal 1993 è considerata, nello

stesso contesto, parte integrante della rete transeuropea per il trasporto combinato;

per la stessa linea, come d'altronde per le altre trasversali, sono iniziati da anni lavori di ammodernamento, lavori purtroppo limitati a tratte parziali del complesso, per i quali si sono utilizzati investimenti economici di un certo rilievo, senza purtuttavia poterne utilizzare i vantaggi, visto che l'opera rimane a tutt'oggi incompiuta, e ci si riferisce non solo alla tratta di valico —:

quali siano le reali intenzioni del Ministro interrogato circa il completamento della « Pontremolese » (nonché delle altre trasversali), la cui realizzazione, oltre ad inserire l'asse tirrenico, a pieno titolo, nei piani di trasporto europei, darebbe una boccata d'ossigeno anche alle piccole e medie imprese di una zona appenninica, che, si ricorda, è inserita nella zona di finanziamento « 5b », ed al traffico dei porti tirrenici verso il nord-Europa;

quale sia l'effettiva entità degli investimenti effettuati sull'asse pontremolese e la loro ripartizione;

se sussista la volontà di valorizzare detti investimenti, completando l'opera;

quale sia l'esatto ammontare dell'impegno economico necessario, anche per rispondere ai cittadini, i quali dichiarano apertamente che anche questo Governo guarda con attenzione soltanto a quei progetti faraonici, e talvolta ormai superati (quali quello dell'alta velocità, che interessa, a livello speculativo, soprattutto alle grandi imprese di Stato e private ed al solito codazzo di imprese privilegiate consorziate), disinteressandosi completamente di piani che prendano in considerazione un razionale sviluppo dei trasporti, che possa mantenere nel consesso europeo operosi e produttivi territori del nord.

(4-07306)

RISPOSTA. — *La linea ferroviaria « Pontremolese » collega l'alto Tirreno con la pianura padana mediante un tracciato di circa 97 chilometri da La Spezia a Fornovo,*

da cui si diramano due collegamenti per Fidenza (25 km) e per Parma (23 km).

Dal 1983 ad oggi la linea ferroviaria in questione è stata interessata dai seguenti lavori di potenziamento:

nuovo scalo merci di S. Stefano, compreso il raccordo verso sud S. Stefano-Arcola (lavori parzialmente attivati);

adeguamento al Piano regolatore della stazione di La Spezia Migliarina e nuovo fascio di binari a servizio di La Spezia Marittima (lavori parzialmente attivati);

realizzazione del comando centralizzato del traffico (lavori parzialmente attivati);

raddoppio del binario tra La Spezia e S. Stefano (lavori ultimati, l'entrata in esercizio è prevista con il prossimo orario);

raddoppio del binario tra Berceto e Solignano (lavori ultimati e consegnati all'esercizio ferroviario).

L'ultimazione delle opere citate ha comportato investimenti per circa 800 miliardi di lire.

Il Contratto di programma 1994-2000, prevede oltre il completamento delle opere sopra descritte, anche la realizzazione di una fase funzionale del raddoppio tra S. Stefano di Magra e Chiesaccia di Terrarossa, del quale è stato realizzato un ramo non funzionale (galleria Serena già completata al rustico).

Tali lavori consentiranno la piena utilizzazione degli investimenti già realizzati e allo stato attuale non funzionali, comprendendo anche la sistemazione del nodo di Aulla.

Inoltre sono previsti finanziamenti destinati ad una prima fase funzionale del raddoppio del tratto emiliano tra Fornovo e Pontremoli; per tali fasi funzionali di raddoppio sono stati destinati 440 miliardi di lire.

Attualmente le F.S. stanno procedendo ad una verifica delle progettazioni esecutive già effettuate (nell'ambito dei nulla osta acquisiti); sono altresì in corso contatti con il concessionario delle opere ad oggi eseguite

per verificare la possibilità e la convenienza di proseguire i lavori in regime di prestazione integrata.

Relativamente alle disponibilità recate dalla legge 550/96 (finanziaria 96), e destinate all'ammodernamento, al raddoppio delle trasversali nazionali ed ai collegamenti idonei ad agevolare le modalità di trasporto combinato, nel cui ambito rientra la linea Pontremolese, è stata prospettata alle Regioni interessate una prima ipotesi di allocazione degli stanziamenti che destina 120 miliardi ad una fase funzionale del raddoppio in territorio emiliano nonché la progettazione per il completamento del raddoppio su tutta la linea.

Con le disponibilità previste dal Contratto di programma e con gli stanziamenti inseriti nella finanziaria 1996, potranno essere realizzati interventi per far fronte agli incrementi di traffico ipotizzati sulla linea in questione per i prossimi 10-20 anni.

La definitiva assegnazione delle citate risorse con l'individuazione degli interventi da realizzare sarà oggetto di apposito addendum al Contratto di programma 1994-2000, che verrà sottoposto all'approvazione del CIPE e al parere delle competenti Commissioni parlamentari prima di essere sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le F.S. S.p.A.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

COSTA. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

il *Giornale* recentemente ha riportato il seguente articolo: « Clamorosa sentenza a Modena: hanno agito per necessità. Il giudice assolve gli spacciatori perché erano rimasti senza lavoro. Spacciatori liberati con la motivazione che erano disoccupati e che dunque compivano il reato in stato di necessità. (...). Il rischio è evidente: da oggi in poi se la singolare interpretazione del codice trovasse altri consensi tra i giudici sarebbe sufficiente che ogni criminale dimostrasse di essere in stato di necessità economica per poter agire impunemente

facendosi beffe della legge. Tra l'altro nella vicenda di Modena gli accusati avevano confessato, specificando addirittura di essere l'anello conclusivo di una ben più vasta organizzazione dedita al narcotraffico. Eroina *in primis*. Tutti i diciannove marocchini risultavano per di più in regola con il permesso di soggiorno: avevano attestato durante l'ennesima e ultima sanatoria di possedere un'occupazione, in realtà si scopre adesso, inesistente. Alla faccia dei controlli e delle verifiche che sarebbero state dovere delle istituzioni » —:

quali immediate iniziative intendano assumere perché la legge venga rispettata anche a Modena. (4-11966)

RISPOSTA. — L'On. Costa riportando in premessa notizie di stampa relative ad una vicenda giudiziaria accaduta a Modena, e desumendone violate norme di legge, chiede quali iniziative si intendano assumere per garantire il rispetto della legge « anche a Modena ».

Le informazioni acquisite presso l'Ufficio giudiziario competente consentono peraltro una diversa ricostruzione dei fatti:

in esito all'udienza di camera di consiglio per la convalida dell'arresto di sette extracomunitari per cessione di sostanza stupefacente e in merito alla contestuale richiesta di applicazione di custodia cautelare, il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Modena non ha ritenuto di convalidare l'arresto degli indagati, disponendo nei loro confronti la più lieve misura cautelare dell'obbligo di presentazione giornaliero presso gli Uffici della Questura.

Non si è dunque trattato, come erroneamente riportato in premessa all'interrogazione, di assoluzione « per gli spacciatori rimasti senza lavoro », bensì di una valutazione, che rientra nei compiti propri dell'organo giudicante, della insussistenza dei criteri richiesti dalla legislazione per addvenire ad un provvedimento limitativo della libertà sia sotto la forma dell'arresto che della custodia cautelare in carcere.

È di tutta evidenza che l'assoluzione degli indagati non avrebbe consentito nean-

che l'applicazione di misura meno afflittiva quale l'obbligo di firma.

Conseguentemente gli indagati sono stati rinviati a giudizio per rispondere del reato di cui agli artt. 81, 110 c.p., 73 decreto del Presidente della Repubblica 309/90, per avere con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, agendo in concorso tra loro, detenuto illecitamente a fini di spaccio, offerto in vendita e ceduto a terzi, quantitativi di eroina; sarà pertanto in sede di giudizio che verrà decisa l'attribuzione o meno della responsabilità penale in capo agli imputati.

Per completezza di informazione, si precisa che la circostanziata motivazione adottata dal Giudice per le indagini preliminari per escludere la sussistenza dei presupposti di legge per l'erogazione della misura cautelare della custodia in carcere, è basata in primo luogo sulla confessione degli addebiti da parte degli arrestati, che hanno sostenuto in effetti di « essere stati indotti a spacciare per conto terzi perché sospinti da assoluta necessità di procurarsi i mezzi di sussistenza »; in secondo luogo sulla contestazione relativa a minima quantità di sostanza stupefacente spacciata (grammi 0,5; grammi 0,4; grammi 0,5 contestati in concorso agli indagati).

Dice espressamente il Giudice per le indagini preliminari: « il fatto è intrinsecamente di minimo rilievo salve le evidenziate problematiche di ordine pubblico ("una più generale e indipendente situazione relativa a problematiche più complesse di ordine e sicurezza pubblica legate al problema sociale ed economico dell'inarrestabile flusso migratorio di poveri provenienti dal terzo mondo in cerca di lavoro e di mezzi per vivere"), che non possono peraltro prevalere sulla valutazione del fatto penale ».

Il provvedimento del Giudice per le indagini preliminari non risulta essere stato impugnato.

Da quanto esposto consegue che, nel caso di specie, non è ravvisabile la paventata violazione del rispetto della legalità da parte dell'Autorità giudiziaria.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.

CUCCU. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

a causa di un'avaria al traghetto *Pascoli*, da ormai una settimana è stato interrotto il collegamento marittimo tra lo scalo di Olbia e quello di Genova, con gravi disagi per i passeggeri che, dovendo raggiungere il capoluogo ligure, si vedono costretti ad imbarcarsi sul traghetto per Civitavecchia;

nonostante ciò e non tenendo conto dei già esigui collegamenti marittimi che, specialmente in inverno, uniscono la Sardegna alla penisola — e che costituiscono un'alternativa più economica al trasporto aereo — la compagnia « Tirrenia » non si è sentita in dovere di sostituire il *Pascoli* con un altro traghetto sulla stessa rotta;

i cittadini sardi, già messi a dura prova dai frequenti scioperi nel settore dei trasporti, si sentono così ostaggio anche degli operatori dei trasporti marittimi —:

se intenda adottare urgenti provvedimenti in merito ai fatti sopra menzionati;

se non ritenga necessario avviare quanto prima opportuni interventi nei confronti della compagnia « Tirrenia », affinché non si ripeta in futuro un'ulteriore interruzione del servizio pubblico.

(4-07092)

RISPOSTA. — *A seguito dell'avaria in mare occorsa il giorno 20 gennaio alle ore 19.10 al mototraghetto Pascoli, partito dal porto di Genova per Olbia/Arbatax alle ore 18.00, la Società Tirrenia ha informato via fax l'Amministrazione che nel periodo necessario alle riparazioni dell'unità navale in parola (circa una settimana) venivano sospesi i collegamenti essendo le altre unità della flotta in disarmo per lavori di adeguamento alla normativa SOLAS.*

Come preannunciato, i collegamenti sono regolarmente ripresi il 29 gennaio 1997, allorché la motonave Pascoli, dopo le

opportune prove in mare, è partita da Olbia alla volta di Genova alle ore 18.00.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

DE PICCOLI, DEBIASIO CALIMANI e BRESSA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la tratta ferroviaria Venezia-Padova risulta essere uno dei tratti più congestionati dell'intera rete ferroviaria, con il passaggio di duecentotrenta treni al giorno;

al fine di superare tale situazione è stato predisposto un progetto di quadruplicamento della rete, il quale costituisce parte del progetto più generale di quadruplicamento del collegamento Milano-Venezia;

la realizzazione di questo intervento costituisce una condizione essenziale per la realizzazione del sistema regionale di metropolitana di superficie —:

se il finanziamento del progetto di quadruplicamento della tratta Venezia-Padova figura tra i progetti che saranno finanziati con lo stanziamento previsto dalla legge finanziaria per il 1997. (4-04746)

RISPOSTA. — *La verifica di Governo sul progetto di quadruplicamento ferroviario veloce, prevista all'articolo 2, comma 15 della legge n. 662/96, si è articolata su due principali aspetti: il primo è relativo ai contenuti di tipo tecnico, il secondo riguarda l'architettura giuridico-contrattuale, la gestione degli appalti e i finanziamenti.*

Le modifiche ed integrazioni utili ad una razionalizzazione ed attualizzazione del progetto si sostanziano nella doppia integrazione del trasporto merci/passeggeri e prevedendo collegamenti fra le nuove linee e la linea storica attraverso le «connessioni».

Per quanto riguarda il quadruplicamento della tratta Milano-Venezia, verranno effettuati studi di redditività, ma non è stata convocata la relativa conferenza dei servizi.

Circa le problematiche rappresentate dalle linee venete, la verifica governativa ha portato ad accelerare i tempi per la Padova-Mestre perché congestionata e perché costituisce la condizione indispensabile di qualsiasi ulteriore sviluppo del traffico sia veloce che normale e merci.

In merito ai finanziamenti, le F.S. S.p.A. anticiperanno la quota di loro spettanza, mentre quelle dei privati sono condizionate dalla certezza sull'intera trasversale est-ovest.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

FOTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

recenti incidenti lungo le tratte ferroviarie hanno messo a nudo il precario stato di manutenzione del materiale rotabile e, più in generale, l'inadeguatezza dei controlli indispensabili per garantire il sicuro trasporto delle merci e dei passeggeri lungo le tratte stesse —:

se sia stato recentemente disposto il collaudo per verificare la stabilità e la sicurezza del «ponte di ferro» posto in prossimità della stazione di Borgo Val di Taro;

quale sia lo stato di conservazione del doppio binario collegante la stazione di Borgo Val di Taro a quella di Pontremoli;

entro quali termini temporali sia prevista l'ultimazione della nuova tratta ferroviaria che collegherà Berceto a Borgotaro;

quali controlli siano stati disposti lungo la galleria di Rocca-Murata, interessata da persistenti smottamenti di origine franosa. (4-06952)

RISPOSTA. — *Il ponte in ferro presso la stazione di Borgo V. di Taro è situato al km 60+011 della linea Parma-Vezzana L. ed è costituito da n. 7 travate reticolari a passaggio superiore di luce mt. 47,40 cadauna. Il ponte è stato costruito nel 1930 e veri-*

ficato per il treno di calcolo 1925N. Le verifiche periodiche, sessennali per la struttura metallica ed annuali per le opere murarie di sostegno sono effettuate regolarmente alle scadenze previste. Le FS comunicano che dai verbali di visita non risulta alcuna anomalia degna di rilievo, per cui l'opera è pienamente efficiente per l'esercizio ferroviario.

La stazione di Borgo V. di Taro (Km 60+648) è collegata alla stazione di Pontremoli (Km 78+557) con 17.299 metri di linea a doppio binario. Di questi, da Borgo V. di Taro (Km 60+648) al Km 69+060, i binari pari e dispari sono armati con rotaie tipo 50 UNI e traverse in legno (anno di posa 1963/64). Le FS Spa ritengono buono lo stato di conservazione pur necessitando di ripetuti interventi manutentivi in previsione del rinnovo dell'armamento già in programma negli esercizi finanziari 1998/1999. Sul tratto dal Km 69+060 alla stazione di Pontremoli (Km 78+577) i binari pari e dispari sono armati con rotaie del tipo 60 UNI e traverse in cemento armato precompresso tipo FS.V.35 (anno di posa 1989). Quest'ultimo è in ottimo stato di conservazione e manutenzione.

Le FS Spa informano, inoltre, che il contratto di programma non prevede alcun intervento per la tratta da Berceto a Borgo V. di Taro. Nello scorso mese di maggio 1996 è stata attivata invece la tratta di linea a doppio binario fra le stazioni di Berceto e Solignano, ora in regolare esercizio.

Relativamente alla galleria « Rocca Murata », come peraltro tutte le gallerie della linea in questione, le FS Spa informano che sono oggetto di costanti e periodici controlli da parte del personale ferroviario preposto. Al momento non vi sono dissesti o lesioni che possono presentare situazioni di rischio, comunque, proprio perché trattasi di un tratto di linea attraversante l'Appennino in zona geologicamente instabile, l'opera di controllo e di verifica è attenta e persistente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

FOTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

il comitato pubblico di Montale (Piacenza) — con nota del 13 novembre 1996 inviata al capo ufficio produzione di Bologna delle Ferrovie dello Stato — chiedeva che, in prossimità del complesso residenziale « Montale Nuovo », posto lungo la tratta ferroviaria collegante le stazioni di Pontenure e Piacenza, venissero installate barriere protettive anti-rumore ed ogni altra protezione necessaria per garantire la sicurezza degli abitanti della zona —:

se e quali iniziative risultino essere state assunte in merito dall'ente Ferrovie dello Stato. (4-07404)

RISPOSTA. — *Le F.S. SPA ed il Ministero dell'ambiente hanno siglato il 16 maggio 1995 un accordo di programma finalizzato alla prevenzione ed alla riduzione dell'inquinamento da rumore prodotto dal transito dei treni.*

L'accordo fissa impegni delle parti, obiettivi da raggiungere e modalità d'intervento, relativamente a:

criteri per la valutazione del rumore ferroviario;

limitazione del rumore emesso dal materiale rotabile di nuova costruzione;

tempi e modalità per la predisposizione dei piani di risanamento acustico delle infrastrutture ferroviarie esistenti.

La gestione dell'accordo, il controllo sull'applicazione dei suoi contenuti e la verifica degli impegni presi dalle parti è stata affidata ad un Comitato di Gestione composto da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e delle F.S. SPA.

La Società FS si è impegnata secondo il seguente calendario:

entro 12 mesi dalla firma dell'accordo, presenterà al Ministero dell'Ambiente un rapporto sull'inquinamento acustico prodotto dalle infrastrutture ferroviarie da essa esercite;

entro i successivi 12 mesi, presenterà un programma di interventi per il risanamento dell'inquinamento acustico delle ferrovie esercite;

entro il giorno 1/1/99, avvierà gli interventi previsti dal programma di risanamento secondo la tempistica e le modalità di esecuzione che verranno approvate dal Comitato di Gestione dell'accordo.

Il programma degli interventi terrà conto delle risultanze del rapporto di cui sopra, delle indicazioni del Comitato di gestione, e darà certamente priorità agli interventi su quelle tratte ferroviarie che sono interessate da un'intensa circolazione ferroviaria e/o che attraversano aree densamente urbanizzate.

Infine, si precisa che, secondo quanto disposto dalla già citata legge quadro, i piani per gli interventi da adottare saranno sottoposti all'esame del Comune di Piacenza per gli adempimenti di competenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GATTO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

fino a tutto maggio 1996 il treno I.R. Roma-Napoli delle ore 15,15 fermava nelle stazioni di Latina, Formia e Aversa e giungeva alla stazione ferroviaria di Napoli alle 17,21;

dal 2 giugno 1996 lo stesso treno ha subito una variazione di itinerario, per cui dopo Formia viene deviato via Caserta e raggiunge Napoli con trenta minuti di ritardo rispetto al precedente percorso;

il treno I.R. delle ore 15,15 da Roma per Napoli trasportava centinaia di pendolari napoletani e dell'agro aversano, attualmente penalizzati dalla variazione di percorso apportata a tale treno —:

se non ritenga necessario ed utile per l'utenza ripristinare per il treno I.R. Roma-Napoli delle ore 15,15 il vecchio itine-

rario ed eventualmente deviare via Caserta il treno diretto Roma-Napoli delle ore 15,20. (4-05882)

RISPOSTA. — *L'A.I.P.E. (associazione italiana pendolari) ha più volte richiesto una maggiore attenzione da parte delle Ferrovie nei confronti dei pendolari provenienti dall'area del casertano e diretti alla capitale.*

In ragione di ciò nell'orario estivo 1996 si provvede ad inserire il nuovo treno, il 2414, con partenza da Caserta alle ore 5.33 ed arrivo a Roma Termini alle ore 7.45, preventivando il ritorno con partenza da Roma Termini alle ore 15.15, fermata a Caserta alle ore 17.18 ed arrivo a Napoli alle ore 17.50.

I due treni in questione, che sono considerati interregionali, effettuano fermate intermedie nelle stazioni di Formia e Latina.

L'utenza casertana ha apprezzato questa scelta, che si ripercuote soltanto marginalmente su quella napoletana e aversana che può usufruire di ben più vasta offerta di treni a lungo percorso (intercity ed espressi) ed a carattere regionale (diretti).

Questa soluzione è, al momento, monitorata onde valutarne una utilizzazione ottimale da parte dei fruitori, per cui non sono da escludersi eventuali variazioni ritenute più opportune.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei beni culturali ed ambientali. — Per sapere:*

in merito a quanto accaduto sul palcoscenico di piazza di Siena durante le prove del balletto « Romeo e Giulietta », chi sia oggi il responsabile del servizio allestimenti scenici del teatro dell'Opera di Roma che risulta avere un titolo di studio che non supererebbe la scuola primaria e, quindi, nell'incapacità di elaborare calcoli relativi all'equilibrio statico e dinamico delle strutture portanti;

se le autorità preposte intendano svolgere un'accurata indagine sull'accaduto, individuando le responsabilità primarie e secondarie, relative all'errata esecuzione dei compiti da portare a conclusione del capo servizi allestimenti scenici, affinché non siano più possibili nuove e più gravi calamità;

se risponda a verità che la pretura circondariale di Roma ha aperto un'indagine giudiziaria sull'accaduto e se ritenga necessario capire anche i motivi per i quali l'ente lirico abbia dato in appalto ad esterni i lavori di costruzione del palcoscenico non utilizzando, al contrario, le maestranze interne che, per professionalità e capacità, avrebbero sicuramente avvisato del grave pericolo incombente, conoscendo il personaggio che gestisce il servizio allestimenti scenici dell'Opera di Roma.

(4-01868)

RISPOSTA. — Si fa riferimento all'interrogazione relativa all'incidente verificatosi il 7 luglio 1996 in Piazza di Siena sul palcoscenico allestito dall'Ente Autonomo Teatro dell'Opera di Roma per la stagione estiva, durante le prove del balletto « Romeo e Giulietta ».

Soltanto in quest'ultimo periodo l'Amministrazione vigilante è venuta in possesso della copia della relazione tecnica datata 6 agosto 1997 e redatta dalla Commissione d'indagine incaricata di accertare la dinamica dei fatti.

Non risultano peraltro notizie circa la conclusione della indagine giudiziaria né sulla qualificazione professionale del Sig. Ferdinando Duranti, all'epoca responsabile della Direzione degli allestimenti tecnici dell'ente.

La relazione tecnica, pur premettendo l'impossibilità di fare piena luce sull'accaduto — sia a causa dell'immediato smontaggio dopo l'evento delle attrezzature utilizzate la sera del 7 luglio 1996 sia per la circostanza del perdurante sequestro delle stesse disposto dall'autorità giudiziaria — evidenzia che il malfunzionamento della piattaforma mobile sulla quale si trovavano i sette ballerini è da imputare alla cattiva

concezione della struttura nel suo insieme ed all'approssimativo montaggio degli organi deputati alla trazione della parte in effettivo movimento.

La memoria tecnica attribuisce il mancato rispetto delle norme di costruzione e sicurezza all'epoca vigenti alla ditta « SCENOTECNICA PIU' » fornitrice in blocco del manufatto ma in realtà subappaltante ad altra ditta senza autorizzazione del Teatro dell'Opera.

Tale ultima ditta non avrebbe del resto applicato neppure le buone regole dell'esecuzione artigianale.

Il cedimento laterale della piattaforma mobile, con conseguente perdita di equilibrio dei ballerini, venne pertanto causato, a quanto pare, dello sfilacciamento e sfilamento delle funi di trazione.

Conclude la relazione per la responsabilità della ditta SCENOTECNICA PIU'.

Allo stato degli atti non è possibile trarre ulteriori considerazioni sul caso, e ciò in attesa anche delle conclusioni dell'inchiesta della Magistratura.

Il Ministro delegato per il turismo e lo spettacolo: Valter Veltroni.

GRAMAZIO, GASPARRI, ASCIERTO, CONTI, CARLESI e PORCU. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

ormai sta entrando nella fase esecutiva il progetto Tav (treno ad alta velocità) —:

quale sia l'esatta strutturazione di tale progetto per quanto riguarda la direttrice est-ovest, Venezia-Torino;

in ogni caso, per poter esprimere un giudizio compiuto, in relazione a tutto il predetto progetto, se risponda al vero che i treni ad alta velocità viaggeranno ad una velocità di circa trecento chilometri orari su binari, non interscambiabili con altre linee, alimentati con una tensione di venticinquemila volt, mentre gli attuali treni sono alimentati con una tensione di tremila volt;

se nel tratto Torino-Milano si sia prevista un'azione di esproprio, per realizzare il tracciato, che vedrà coinvolte circa trentamila famiglie;

se a Verona non sia prevista alcuna sosta del predetto treno ad alta velocità, ovvero sia prevista la sosta di soli quattro treni su circa sessanta indicati in percorrenza sulla linea;

se nell'area tra Madonna di Dosso-buono e Palazzina, nel comune di Verona, sia stata prevista la realizzazione di un viadotto alto fino a undici metri e lungo circa quattro chilometri;

quale sia l'impatto ambientale nel tratto che prevede il valico del Fréjus;

quale sia l'impatto acustico previsto per detto treno, e se siano vere le indicazioni che giungono agli interroganti, che lo prevedono in circa novantacinque decibel a venticinque metri di distanza;

quale sia il costo previsto per l'intera realizzazione del sistema ad alta velocità, e quindi non soltanto per il tratto riferito alla direttrice sopra indicata;

quali siano le nazioni europee che adottano o adotteranno il sistema ad alta velocità. (4-09298)

RISPOSTA. — Il progetto italiano di alta velocità è stato concepito come quadruplicamento veloce degli assi ferroviari più frequentati e saturi con la migliore tecnologia oggi disponibile e, altresì, come potenziamento complessivo della rete preesistente, in cui la migliore tecnologia garantirà, in piena sicurezza, un'elevata frequenza nei collegamenti.

Concepito, quindi, in una logica integrata di potenziamento della rete ferroviaria preesistente, il sistema alta velocità contribuisce a ridurre le distanze del Paese nonché a collegare i principali nodi portuali, interportuali ed aeroportuali.

Il principio ispiratore del progetto è quello della separazione dei flussi di traffico in modo di procedere ad una riorganizzazione dei trasporti regionali ed alla riqualificazione delle aree ferroviarie e urbane, le

stazioni ed i centri d'interscambio, opere che sono considerate parti integranti del progetto stesso.

Per quanto attiene la velocità di percorrenza i treni alta velocità viaggeranno, pur arrivando a punte di 300 km/h, ad una velocità commerciale di circa 200 km/h.

Il tracciato, poi, sempre in base al concetto di alta velocità come potenziamento delle linee preesistenti, è stato progettato per essere collegato con queste attraverso « connessioni » in corrispondenza con i principali capoluoghi di provincia, che sulla tratta di cui trattasi sono da identificarsi in Brescia, Verona, Piacenza e Padova.

Queste interconnessioni consentiranno ai treni di entrare nelle città attraverso i binari delle linee storiche oppure, nel caso in cui non debbano effettuare fermata, di proseguire senza attraversare le stazioni.

La scelta dell'alimentazione a 25.000 V in corrente alternata a 50 Hz è stata determinata, a seguito di analisi tecnico-economica di raffronto con il sistema a 3.000 V in corrente continua, dall'esigenza di garantire:

massima flessibilità in caso di indisponibilità delle sorgenti di alimentazione o in caso di guasti;

massima facilità di accesso per interventi di manutenzione e riparazione;

possibilità di eventuali futuri potenziamenti;

valori dell'induzione magnetica inferiori a quelli minimi fissati dalla normativa;

compatibilità con gli altri sistemi europei (Francia 25.000 V corrente alternata; Spagna 25.000 V corrente alternata; Svizzera, Germania e Austria 15.000 V corrente alternata).

Sulla direttrice trasversale Torino-Venezia si riverserà un forte flusso di traffico merci, per cui si terrà conto di questo aspetto nel determinare le caratteristiche del tracciato, l'ampiezza del quadruplicamento

e di conseguenza la velocità, tenendo contemporaneamente conto dell'impatto ambientale.

Su questi aspetti il Governo è pronto al confronto con le autorità locali, le forze politiche e sociali e le organizzazioni ambientaliste; è stata, infatti, costituita una commissione interministeriale ad hoc, composta da rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'ambiente, incaricata di esaminare le problematiche inerenti il sistema di alimentazione e la velocità.

Per quanto riguarda gli espropri sulla tratta Milano-Torino, sull'area interessata, come da progetto della Conferenza dei Servizi, si incontrano 2.664 ditte proprietarie, mentre sono 110 le famiglie proprietarie di fabbricati ad uso civile.

Relativamente a Verona il modello di esercizio attuale prevede la sosta di 38 treni di media/lunga percorrenza e di 123 del Servizio ferroviario regionale (SFR) che diventeranno, entro il 2002, rispettivamente 50 e 136. Il programma sarà aggiornato in corso d'opera, al fine di definire prima dell'entrata in esercizio delle linee, l'effettiva domanda di trasporto.

In riferimento all'area di Madonna di Dossobuono, nel comune di Verona, si prevede la realizzazione di un viadotto di metri 3.967 di lunghezza, con un'altezza massima di 11 metri. Questa soluzione è stata elaborata al fine di ridurre al minimo le interferenze con gli insediamenti preesistenti e con la viabilità.

Si sta peraltro esaminando anche l'ipotesi di un attraversamento dell'area su di un rilevato notevolmente più basso, compatibilmente con la morfologia dei luoghi e con le interferenze della viabilità stradale e ferroviaria.

Sarà quindi la Conferenza dei Servizi congiuntamente con il Ministero dell'ambiente ad individuare la soluzione più opportuna.

Relativamente al progetto Torino-Lione, che è stato inserito dal Consiglio d'Europa fra i 14 progetti prioritari per lo sviluppo delle linee transeuropee, dopo lo studio di fattibilità svolto dal 1986 al 1988 da un gruppo di tecnici delle ferrovie italiane e francesi, in occasione dei vertici di Roma e

di Aix, è stato deciso di esplorare la possibilità di realizzare l'infrastruttura, studian-done costi e modalità di finanziamento. È stato così varato un programma di studi per 250 miliardi di lire equamente finanziato dalle due nazioni ed è stato costituito un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) a capitale detenuto in parti uguali dalle F.S. S.p.A. e dalla Société national des chemins de fer français (SNCF), denominato Alpetunnel.

Questo gruppo sta studiando la tratta internazionale della Lione-Torino, composta di 3 sezioni: una francese da Lione a Montmelian, una internazionale da Montmelian a Bussoleno e quella italiana sino a Torino.

Il 14 novembre dello scorso anno presso il Ministero dei trasporti si è inoltre insediata una commissione intergovernativa italo-francese per la realizzazione della linea.

La commissione, che è composta da rappresentanti dei Ministeri dei lavori pubblici, affari esteri, tesoro, finanze, interno, ambiente e trasporti, si farà carico di elaborare il testo del futuro accordo intergovernativo nel quale, una volta approvate le caratteristiche tecniche del nuovo collegamento ferroviario, saranno indicate le modalità di realizzazione e di finanziamento oltre che i requisiti per la gestione.

Le due delegazioni sono presiedute per l'Italia dal Ministro plenipotenziario Achille Vinci Giacchi e per la Francia dall'ispettore generale delle finanze Claude Villain.

I primi studi, che sono già iniziati e dureranno per 3/4 anni, sono stati finanziati dai due Stati interessati, dalla Comunità europea e dai gestori ferroviari.

L'elemento caratterizzante il progetto è il tunnel di base lungo 50 km che si snoda sotto le Alpi ad un'altezza sul livello del mare mai superiore ai 700 metri e che ha, sotto il massiccio Ambin, la massima copertura (2.200 metri).

Ovviamente l'obiettivo non sarà raggiunto in termini ravvicinati, dato che l'Alpetunnel terminerà i suoi studi alla fine di quest'anno e, soltanto allora, sulla scorta delle indagini archeologiche e geognostiche svolte, delle esperienze acquisite e dell'indi-

viduazione dei finanziamenti, sarà possibile avviare lo studio sull'impatto ambientale.

Esaminando l'inquinamento acustico c'è da rilevare che attualmente l'emissione dell'ETR 500 a 300 km/h, misurata a 25 metri dalla rotaia più vicina, è pari a 91 decibel, mentre per l'ETR 450 a 250 km/h a parità di condizioni è di 92 decibel. Si stanno pertanto avanti sperimentazioni tese ad abbattere il livello di rumorosità di ulteriori 3 decibel, per raggiungerne 88 per l'ETR 500.

Le mitigazioni saranno realizzate ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 447/95 e dei conseguenti decreti attuativi in corso di elaborazione.

Dato per scontato il rilievo strategico del sistema che si sviluppa lungo la direttrice Torino-Milano-Venezia, lungo la dorsale appenninica Milano-Roma-Napoli e l'ulteriore direttrice Milano-Genova, non è stata trascurata la realizzazione di un subsistema lungo la direttrice Torino-Milano-Napoli. A tale direttrice sono state destinate le risorse finanziarie di competenza pubblica e nel contempo si sono avviate le attività progettuali, autorizzative e di negoziazione per l'avvio delle opere, il cui costo complessivo, che prevede anche il riassetto dei principali nodi urbani, è di 34.000 miliardi.

Infine, oltre all'Italia che con la messa in servizio nel 1978 del primo tratto della « direttissima » Roma-Firenze è stata la prima a dotarsi, anche se per un breve tratto, di una linea ad alta velocità, anche la Francia, la Germania e la Spagna sono dotate di questo sistema ferroviario.

La Francia ha adottato il programma « Train à grand vitesse » (TGV) nella metà degli anni '70, soprattutto per il trasporto passeggeri, realizzando una nuova rete di collegamenti radiali tra la capitale ed il resto del Paese, non prevedendo, salvo rare eccezioni, il collegamento diretto tra gli altri poli; attualmente sono in servizio 3 linee che collegano Parigi con:

Sud (TGV Sud Est, in esercizio dal 1981);

Ovest (TGV Atlantique, in esercizio dal 1986);

Nord (TGV Nord, in esercizio dal 1994).

Nel 1994 è entrata in esercizio la cosiddetta « interconnessione » di Parigi, che oltre a collegare la linee TGV Nord con la TGV Sud Est, prevede due fermate intermedie a Roissy (aeroporto De Gaulle) e a Marne la Vallée (Euro-Disney) finalizzate a facilitare l'accesso al sistema TGV nell'area dell'« Ile de France ».

Il sistema tedesco all'inizio mirava alla velocizzazione della direttrice Nord-Sud dell'allora Repubblica federale, per facilitare il collegamento fra le zone dei grandi porti del mare del Nord con quella industriale del Sud. Ciò ha imposto, a differenza di quello francese, la realizzazione di una linea adatta oltre che al traffico passeggeri anche a quello merci (come in Italia) che non prevedeva particolari differenze tecnologiche rispetto alla rete preesistente.

La caduta del muro di Berlino e la conseguente riunificazione delle due Germanie ha evidenziato la necessità di collegare il Paese con la storica capitale, Berlino, per cui i programmi a medio termine prevedono entro il 2002 la realizzazione di linee in direzione est.

Per quanto riguarda la Spagna, nel 1992, in occasione dell'esposizione universale di Siviglia, è entrata in esercizio la prima linea che collega Madrid con Siviglia.

Il progetto nasce da una collaborazione tecnica franco-tedesca in base alla quale la Francia ha fornito i treni e il sistema di alimentazione (TGV Atlantique, tipo TGV Sud-Est: 25 KV corrente alternata) mentre la Germania ha fornito l'infrastruttura ed il sistema di segnalamento (tipo LZB denominato CAT, è equipaggiato con segnali di tipo discontinuo tipici delle ferrovie spagnole).

La linea è progettata per un traffico misto e, a differenza di quelle degli altri Paesi europei, si differenzia per un netto distacco con il resto della rete ferroviaria spagnola che ha uno scartamento dei binari maggiore rispetto a tutto il resto d'Europa, essendo di 1.638 mm contro 1.435 mm.

Nel resto dell'Europa è da segnalare il progetto PBKAL (Paris, Bruxelles, Koln, Amsterdam, London) che al momento vede

in esercizio il TGV Nord ed il tunnel nella Manica ma che prevede, entro il 1998, la messa in esercizio della linea alta velocità belga tra il confine francese e Bruxelles e il completamento del progetto, con l'entrata in esercizio di numerose linee veloci, velocizzate e di nuova costruzione che collegheranno Bruxelles ad Anversa, Anversa a Rotterdam, Rotterdam ad Amsterdam, Bruxelles-Liegi ad Aix la Chapelle, Aix la Chapelle a Colonia, Colonia a Francoforte.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

LEMBO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

fino al 1968 il comune di Lonigo (Vicenza) era servito da una linea ferroviaria che lo collegava direttamente con la stazione di Locara, sita a 5,5 chilometri dal centro;

tale linea venne soppressa con i primi tagli dei cosiddetti « rami secchi » e sostituita da un servizio di corriera;

fino al 1985 la stazione di Locara era dotata di un efficiente servizio di ritiro e consegna delle merci, ampiamente utilizzato dalle molte aziende della zona; in quell'anno però le Ferrovie dello Stato chiusero un gran numero di servizi di questo tipo in tutta Italia, costringendo le imprese a trasferire i trasporti su gomma a costi aumentati; il servizio di distribuzione del collettame restò solo nelle stazioni dei capoluoghi di provincia, ma la rete capillare che esisteva prima fu distrutta, con grave peggioramento nei tempi di consegna;

nel 1992 la stazione di Locara venne disabilitata nelle ore notturne (dalle ore ventuno alle ore sei del mattino);

nel 1994 iniziò la costruzione di un sottopassaggio pedonale della ferrovia, non agibile ai portatori di *handicap*, necessario per consentire l'apertura della stazione anche in assenza di personale di sorveglianza;

nel 1995 la stazione venne disabilitata, privata di tutto il personale residuo e ridotta a « fermata »; la biglietteria, la sala d'aspetto ed i servizi igienici vennero chiusi; da allora non viene più effettuato alcun annuncio dei treni in partenza, in arrivo o in transito;

nel novembre 1996, su pressione del sindaco di Lonigo, sono stati riaperti i servizi igienici e la sala d'aspetto, ma con il solo personale per le pulizie e solo fino al penultimo treno della sera; per di più, nel gennaio 1997 è scaduto il contratto del piccolo bar annesso alla ferrovia ed il vecchio gestore ha abbandonato l'attività, non più redditizia; così è scomparso anche l'unico posto telefonico pubblico disponibile presso la stazione;

l'assenza della biglietteria è causa di disagi per i viaggiatori che salgono sui treni e debbono trovare rapidamente un biglietto per non essere soggetti a multe;

il servizio di corriera da Lonigo alla stazione (quindici corse giornaliere) non funziona nei giorni festivi e non comprende la corsa dell'ultimo treno della sera (ore 20.30), astuzia che consentirà in breve tempo di dimostrare che quella corsa è poco utilizzata e quindi va soppressa;

il servizio è pagato dalla regione, che paga anche i servizi di corriera per Vicenza e Verona; così, da una parte si risparmia chiudendo linee ferroviarie e stazioni, dall'altra si spende per pagare autoservizi sulla stessa linea —

se questo sia il modo di affrontare il problema del trasporto delle persone e delle merci;

a cosa si riferisse il Ministro interrogato nei suoi interventi sulla necessità di valorizzare il trasporto su rotaia, se la realtà è quella descritta;

quali urgenti interventi verranno messi in atto per riaprire e potenziare la stazione di Locara. (4-08790)

RISPOSTA. — *La stazione di Lonigo (località Locaro) è posta lungo la linea Mila-*

no-Venezia, linea elettrificata a doppio binario con regime di circolazione a blocco elettrico automatico (B.E.A.) dotato di apposita segnalazione luminosa che permette il transito e la fermata dei treni senza la presenza di operatori in loco.

Ai viaggiatori, la cui media è di circa 215 al giorno, è offerto un servizio di 12 treni sulla direttrice Milano-Venezia dalle ore 6.36 alle ore 20.10, mentre in direzione apposta ne operano 13 dalle ore 6.40 alle ore 20.33.

Nell'ottica della prevista automazione degli impianti ferroviari ed in quella, dettata anche dal Governo, di economizzare i costi di gestione, si è addivenuti al provvedimento di lasciare impresenziata la stazione in oggetto, dopo, ovviamente, aver provveduto a realizzare tutte le infrastrutture per la sicurezza ed il conforto dei viaggiatori come la costruzione del sottopasso di accesso ai binari, che edificato, con nulla osta dell'amministrazione comunale, con il criterio di adattabilità all'uso da parte dei disabili, permette l'eventuale inserimento di un servoscala.

Sempre in collaborazione con l'amministrazione comunale di Lonigo si è provveduto a riaprire la sala d'attesa ed i servizi igienici, oltre alla creazione di posti sosta per biciclette e motocicli.

È stato stipulato un nuovo contratto di locazione con il bar dalla stazione, il cui gestore, a seguito di accordi in tal senso con la Direzione regionale trasporto locale veneto, provvederà, anche, alla vendita di biglietti a fasce chilometriche, dando modo ai viaggiatori di acquistare in stazione il biglietto per distanze sino a 200 km, chiedendone, nel caso, il prolungamento al personale operante sul treno, senza ulteriore sovrapprezzo.

Al riguardo si informa che si può richiedere il rimborso per i biglietti invenduti, mediante nota di accredito, presso l'impianto che ha provveduto alla fornitura.

Saranno prontamente esposte nelle bacheche della stazione tutte le informazioni relative a cambi orario, servizi sostitutivi con autobus e quanto altro può interessare

i viaggiatori; mentre dal mese di ottobre entrerà in funzione un nuovo sistema annuncio treni.

Per quanto attiene il servizio merci, si porta a conoscenza che la gestione è stata affidata alla società Omniaexpress, subentrata alla INT, che offre un servizio più capillare rispetto al precedente in quanto esteso anche a quelle località non sedi di impianti F.S.

La predetta società opera secondo le condizioni previste da apposita convenzione stipulata con le F.S. S.p.A. e nel rispetto delle norme dettate dalle « Condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle Ferrovie dello Stato ».

L'utilizzo del servizio da parte dell'utente è di facile applicazione in quanto questi rivolgendosi al punto vendita, territorialmente competente, può consegnare le merci da trasportare o concordarne il prelievo al proprio domicilio, mentre per riceverle non deve fare altro che attenderle, senza alcuna formalità, al suo domicilio, nei tempi previsti per il trasporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

LUCCHESI. — Ai Ministri del tesoro e della funzione pubblica e degli affari regionali. — Per sapere:

se siano a conoscenza dei tempi lunghi per il pagamento di fatture o note di addebito da parte della pubblica amministrazione, la cui lentezza nell'operare è spaventosa e i cui errori formali costituiscono un difetto ineliminabile, visto l'andamento generale ed il modo superficiale di operare. Sta di fatto che un mandato di pagamento, allorquando vi è la volontà di porlo in essere, compie tanti passaggi per cui si richiedono almeno sei mesi per la definizione, sempreché tutto vada bene, altrimenti possono passare anche due anni. Ogni ufficio tiene detto mandato almeno per due mesi, tra valutazione e firma, dopo l'iter, adesso anche la Banca d'Italia fa rilievi di formalità e rispedisce indietro i mandati di pagamento, che riprendono

l'iter inverso, giungendo a chi deve rifare il provvedimento (anche per una banalità) dopo mesi, quindi si ricomincia il lungo iter. Di esempi ve ne sono tanti, ormai è la prassi: nessuno riesce a riscuotere se non dopo svariati mesi o anni. Non solo, ma al cittadino — nell'era del duemila — non si forniscono notizie per telefono, deve quindi sobbarcarsi lunghe code nei vari uffici, negli orari limitati, per chiedere notizie di un mandato che lo interessa. Una situazione aberrante e mortificante, che rileva come siamo ancora nell'era della pietra, altro che computer! Addirittura il ministero dell'università e della ricerca scientifica non riesce a pagare un mandato di poche lire che riguarda gli inizi del 1995;

cosa intendano fare per determinare tutto un modo diverso di operare, per rendere questa pubblica amministrazione più vicina all'Europa e più lontana dai paesi sottosviluppati dell'Africa;

come intendano muoversi, quale disposizioni intendano dare per evitare che il cittadino venga quotidianamente mortificato e penalizzato da questa amministrazione abulica, inetta, miope, incapace.

(4-05535)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare in oggetto, intesa a sollecitare maggiore rapidità ed efficienza da parte della Pubblica Amministrazione, con riferimento, soprattutto, al pagamento di fatture e note di addebito.*

Al riguardo, si fa presente che i tempi tecnici previsti per l'ammissione a pagamento dei mandati ed ordini di accreditamento emessi dalle Amministrazioni centrali sono stabiliti in 15 giorni e di solito vengono rispettati.

D'altronde, il complesso iter procedurale non consente di espletare le operazioni con maggiore tempestività.

Va, comunque, precisato che dal 1° gennaio 1998 diventerà operativa la procedura del « mandato informatico », prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 29 aprile 1994, n. 367, la quale dovrebbe ridurre notevolmente i tempi tecnici delle citate operazioni.

Per quanto concerne specificatamente il rimborso dei titoli di Stato, si precisa che, nonostante il Regolamento di attuazione della legge 7 agosto 1990, n. 241, pubblicato sul supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 189 del 13 agosto 1993, preveda in 180 giorni il tempo intercorrente tra la richiesta di rimborso e la spedizione del relativo mandato di pagamento, le pratiche in questione vengono spesso evase anche con maggior celerità.

Inoltre, nel caso in cui sia necessario acquisire ulteriore documentazione, la nota di richiesta contiene sia il cognome della persona alla quale è stata assegnata la pratica, sia i numeri di telefono dell'Ufficio Ricevimento presso il quale si possono chiedere tutte le informazioni, nonché nome e cognome del Dirigente competente o del suo sostituto.

Si soggiunge, infine, che, ai sensi degli artt. 416 e 418 del R.C.G.S. nonché dell'articolo 15 delle I.G.S.T. 1° libro, la Tesoreria Centrale dello Stato ha l'obbligo di restituire i titoli formalmente irregolari, mentre per quanto concerne i titoli regolari, questi ultimi vengono messi a disposizione dei beneficiari per la riscossione entro 24/48 ore, attesa la necessità di far fronte, per ciascun titolo, ad incombenze di carattere tecnico.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e dei trasporti e della navigazione. — Per conoscere:*

come il Governo intenda intervenire per sanare alcune storture nella realizzazione del progetto alta velocità delle ferrovie; gli interventi sulla rete ordinaria previsti dal contratto di programma 1994/2000 ammontano a 33.089 miliardi di lire; in un documento delle Ferrovie del luglio 1996, viene evidenziato che, al 31 dicembre 1995, il 24,35 per cento degli investimenti previsti è stato eseguito, il 12,3 per cento in corso di esecuzione, mentre il 62,9 per cento pari a 21.270 miliardi, è da affidare; si fa presente che gli investimenti realizzati

dalla Ferrovie dello Stato negli anni precedenti si sono attestati a poco più di duemila miliardi di lire l'anno;

risulta all'interrogante che la effettiva realizzazione di tali investimenti ancora da affidare può essere assicurata unicamente modificando le modalità di realizzazione del progetto a suo tempo adottate, che prevedevano l'affidamento delle opere a *general contractors* ritenuti capaci di garantire al 100 per cento l'esecuzione del progetto alta velocità nel rispetto dei tempi, dei prezzi e della trasparenza dei rapporti contrattuali;

tale scelta si è rivelata fallimentare in quanto: *a)* il costo complessivo dell'investimento della Tav è stato stimato dalle Ferrovie a giugno 1996 in 33.450 miliardi di lire, con un incremento, rispetto alle previsioni delle convenzioni, del 56 per cento e a luglio 1996 le stesse Ferrovie hanno ancora incrementato le stime di 10.385 miliardi di lire rispetto a giugno (ciò pone in serio dubbio la quantificazione del reale costo complessivo dell'alta velocità); *b)* la realizzazione della tratta cantierata (Roma-Napoli) procede con notevole ritardo sui tempi previsti (oltre un anno) ed ha fin'ora generato un contenzioso enorme (si pensa di erogare un premio di accelerazione di mille miliardi); *c)* le convenzioni sono state firmate prima del 31 dicembre 1991 con le regole della prima Repubblica (senza gara) ed i contratti definitivi (anch'essi senza gara) e presentano addirittura prezzi superiori a quelli delle convenzioni (alla faccia della trasparenza);

la modifica urgente di dette modalità è necessaria e possibile per le tratte ancora da iniziare, consentendo alla Tav di acquistare le progettazioni già effettuate con pagamento di un importo del tre per cento del costo (ciò è già previsto in convenzione) ed affidando in gare le opere da realizzare. Ciò comporterà una riduzione rilevante dei costi dovuti a: *a)* eliminazione della commissione del 20 per cento a favore dei *general contractors*, che equivale a circa quattromila miliardi, al netto del costo del tre per cento di cui sopra; *b)* acquisizione

da parte Tav (anziché *general contractor*) dei vantaggi dovuti ai ribassi di prezzo offerti dalle imprese che partecipano alle gare (anch'essi stimabili in non meno di quattromila-cinquemila miliardi); *c)* velocizzazione dei tempi di esecuzione con notevole recupero dei ritardi sin qui accumulati dall'alta velocità. Inoltre comporterà i seguenti ulteriori vantaggi: trasparenza dei rapporti contrattuali; ripresa dei cantieri con conseguente aumento dell'occupazione; recupero di ingenti risorse in conto capitale (equivalgono almeno all'*Eurotax*) in un momento di particolare difficoltà del Paese;

se il Governo ritenga di dover modificare le procedure poste in essere dalle Ferrovie per l'alta velocità, acquisendo così i vantaggi sopra rappresentati. (4-05911)

RISPOSTA. — Le convenzioni stipulate da Tav con i general contractors prevedono l'attivazione immediata della progettazione degli interventi, mentre rinviando a successivi atti integrativi — da stipularsi una volta ottenuta l'approvazione del progetto esecutivo da parte degli Enti pubblici competenti — la definizione del prezzo forfettario (sulla base dei criteri determinati nella convenzione originaria) e dei tempi di esecuzione dei lavori.

Pertanto, gli importi presuntivamente indicati nelle convenzioni originarie sono stati concordati al solo scopo di individuare l'ammontare delle anticipazioni da riconoscersi ai general contractors nonché il costo massimo della progettazione esecutiva e non possono essere comparati con il prezzo forfettario successivamente definito (e del quale è stata verificata la congruità sia da F.S., tramite la propria società Italferr, sia dal Governo italiano tramite un esperto indipendente di livello internazionale).

Il programma lavori della tratta Roma-Napoli prevedeva che fossero avviate le attività esecutive sulle sezioni terminali della tratta stessa — lato Roma dal km 11+025 al km 25+126 e lato Napoli dal km 210+000 al km 216+616 — entro 8 mesi dalla data di efficacia dell'atto integrativo alla convenzione originaria tra la Tav ed il Consorzio

Iricav Uno a condizione che, entro tale termine, fossero acquisite le autorizzazioni amministrative relative ai nodi ferroviari di Roma e di Napoli.

Contrariamente a quanto previsto, le Conferenze di Servizi convocate per l'approvazione dei progetti esecutivi dei predetti nodi si sono concluse — con esito favorevole — ben oltre la suddetta scadenza.

Ulteriori adeguamenti del programma lavori derivano dall'esecuzione di varianti al progetto esecutivo. Tali varianti, richieste dalle Amministrazioni locali (anche in occasione delle predette Conferenze di Servizi) il cui territorio è interessato dalla realizzazione della nuova linea veloce, potranno scaturire anche dall'esame, tuttora in corso, delle evenienze denunciate dal Consorzio Iricav Uno come cause ostative al regolare avanzamento dei lavori.

In relazione alla necessità di ricondurre, per quanto possibile, i tempi di realizzazione nei limiti contrattualmente definiti, Tav sta procedendo ad un'analisi complessiva delle suddette circostanze per valutarne l'effettiva incidenza sul programma lavori allegato all'atto integrativo.

L'individuazione dei general contractors (Fiat e Consorzi costituiti da Iri ed Eni) quali figure giuridiche ritenute in grado di garantire adeguatamente, sia sotto il profilo tecnico sia economico, la realizzazione tempestiva e a regola d'arte del progetto alta velocità assumendone in proprio oneri e responsabilità attuative, deriva dal sistema di impostazione dei rapporti tra Tav ed il comparto dei costruttori quale specificatamente previsto nella delibera F.S. n. AS/971 del 7 agosto 1991 di affidamento a Tav della progettazione esecutiva, realizzazione e sfruttamento economico del sistema alta velocità e nella successiva convenzione attuativa della concessione F.S./Tav stipulata in data 24 settembre 1991.

La procedura di selezione dei general contractors, conclusasi in data 24 settembre 1991 con la stipula delle convenzioni relative a ciascuna tratta, si è svolta a trattativa privata come consentito dalla normativa all'epoca vigente; tale normativa, infatti, non includeva disposizioni di contenuto analogo a quelle stabilite (riguardo allo

svolgimento delle procedure di gara) dalla legislazione comunitaria, entrata in vigore il 1° gennaio 1993.

La piena legittimità della procedura di scelta dei contraenti e del modello adottati sono stati confermati dal Consiglio di Stato che, con parere della Sezione II n. 570 del 19 giugno 1991, ha riconosciuto la validità dei rapporti contrattuali intercorsi tra Tav e general contractors e ne ha qualificato specificamente la natura sub specie di « contratti innominati di servizi e prestazioni ».

Le convenzioni originarie con i general contractors prevedono, in determinate ipotesi, la possibilità di recedere dalle stesse a fronte del versamento di un importo pari al 3% del costo presunto dell'opera a titolo di rimborso dei costi di progettazione e non di penale.

L'esercizio di tale recesso determinerebbe comunque, in considerazione della complessità e importanza delle opere coinvolte, un rilevante impatto su tempi e costi di realizzazione delle stesse.

Nel valutare la congruità del prezzo forfettario riconosciuto al general contractors bisogna tenere presente il loro ruolo di soggetti in grado di garantire economicamente la realizzazione del progetto e di assumere in proprio l'attività di coordinamento e gestione dell'intera fase progettuale ed esecutiva.

Pertanto, alla valutazione dei lavori al livello di prezzi di impresa (applicazione dei costi unitari derivanti da analisi di mercato e da tariffe lavori alle quantità di lavoro computate, tenuto conto dell'utile di impresa) devono essere aggiunte le voci di costo di carattere generale (oneri e rischi) inerenti tutte le rimanenti obbligazioni che le convenzioni con Tav pongono a carico del general contractor.

In tale ottica, al general contractor sono riconosciuti e compensati, tra gli altri, gli oneri (ulteriori rispetto a quelli di un normale appaltatore) relativi, ad esempio, al progetto esecutivo, al processo autorizzativo, alla direzione lavori, alla commissione di collaudo, alla garanzia globale direttamente (Fiat) o indirettamente (Iri e Eni) prestata, alla conduzione delle procedure espropria-

tive ed al coordinamento della fase di acquisizione delle aree con l'avvio dei lavori, all'espletamento delle gare pubbliche per la quota prevista in convenzione, all'organizzazione e gestione delle imprese coinvolte a vario titolo nell'esecuzione dei lavori.

Tali voci, non definibili propriamente come « intermediazione », corrispondono a prestazioni (e quindi costi) irrinunciabili nella fase realizzativa dell'opera, qualunque sia il modello contrattuale adottato e pertanto difficilmente riducibili.

In base a quanto disposto nelle convenzioni, i general contractors sono obbligati ad affidare mediante procedure di gara europea non meno del 40 per cento delle infrastrutture. Per tale quota rivestono, come anche riconosciuto dal Consiglio di Stato, il ruolo di stazione appaltante con le relative conseguenze: piena responsabilità in ordine alla conduzione delle procedure di gara, assunzione degli oneri organizzativi connessi, maggiori tempi che tale sistema di affidamento comporta, rischi di contenzioso sicuramente più elevati rispetto all'utilizzo dei subappalti normalmente previsto nei contratti di appalto tradizionali, autonomia decisionale (pur nel pieno rispetto delle vigenti normative di settore), eventuali economie derivanti da ribassi d'asta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

LUCCHESI. — Ai Ministri dell'interno, per la funzione pubblica e gli affari regionali, del bilancio e della programmazione economica e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

la regione siciliana, in attuazione del decreto-legge n. 19 del 1° febbraio 1988, ha dovuto anticipare oltre mille miliardi, per conto dello Stato, per l'assunzione di circa quindicimila unità di personale negli enti locali;

tale mancata restituzione delle somme da parte dello Stato, ha determinato il blocco delle assunzioni nelle pro-

vince siciliane, dove risultano vacanti negli organici numerosi posti —:

i motivi per cui tale somma non sia stata ancora restituita dallo Stato alla regione;

quando ritenga il Governo che possa la regione Siciliana essere rifusa della citata somma, anche al fine di permettere alle province siciliane di potere funzionare ed alleviare contemporaneamente il colossale problema occupazionale, che costituisce il primo dramma della Sicilia.

(4-09248)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione in oggetto, intesa a sollecitare la restituzione delle somme anticipate dalla regione Sicilia per l'assunzione di personale negli enti locali.

Al riguardo, si fa presente che il decreto-legge 1.2.1988, n. 19, recante misure urgenti in materia di opere pubbliche e di personale degli enti locali in Sicilia, convertito con modificazioni nella legge 28 marzo 1988, n. 99, prevede, all'articolo 6, la facoltà per la Regione di procedere ad assunzioni in deroga ai limiti esistenti nel 1988, disponendo, al comma 3, che all'onere finanziario provvede, con legge, la Regione, salvo « eventuale » contributo dello Stato da definire nell'ambito dei rapporti finanziari tra Stato e Regione.

Il termine « eventuale » rende evidente la volontà del legislatore di non prevedere un obbligo esplicito, da parte dello Stato, nei confronti della Regione Sicilia, a rimborsare i fondi per l'assunzione di personale presso gli enti locali siciliani.

Inoltre, l'articolo 6 della legge n. 99 del 1988, attribuisce solo la facoltà alla Regione stessa di procedere ad assunzioni in deroga ai limiti esistenti nel 1988, senza che vi sia quindi un obbligo da parte della Regione stessa.

Per quanto concerne, poi, la definizione dei rapporti finanziari tra Stato e Regione, nell'ambito dei quali eventualmente stabilire il contributo in questione, si precisa che è in atto un processo di revisione dell'ordinamento finanziario siciliano, in base al quale, attualmente, sono attribuiti alla Sicilia i dieci decimi di tutte le entrate erariali

percepita nel suo territorio, escluse quelle derivanti dal monopolio dei tabacchi, delle imposte di produzione, del lotto e lotterie nazionali, nonché i proventi doganali, tranne qualche eccezione espressamente prevista.

Va precisato, inoltre, che gli Enti locali siciliani, a tutt'oggi, partecipano, al pari degli altri enti locali, alla ripartizione dei fondi per la finanza locale, ottenendo i relativi trasferimenti dal bilancio dello Stato.

Si soggiunge, infine, che l'articolo 2, comma 56, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, ha previsto l'emanazione di norme di attuazione per completare il trasferimento delle competenze delle Regioni a statuto speciale e Province autonome, con il conseguente trasferimento dei relativi oneri.

In proposito, si segnala che per la regione Sicilia si è riunita la Commissione paritetica Stato-Regione, prevista dall'articolo 43 dello Statuto, con il compito di elaborare norme intese a trasferire le competenze in questione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

MALAVENDA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

lunedì 11 novembre 1996, come le capita spesso, l'interrogante ha preso il treno alle 10.40 da Napoli per Roma, e come sempre, anche questa volta, in particolare in seconda classe, questo era superaffollato;

quel lunedì il treno n. 548, che parte da Reggio Calabria alle ore 6 con destinazione Milano e che alla stazione di Napoli si riempie notevolmente, era talmente affollato che fu sospeso il servizio ristoro nei vagoni perché non riusciva a transitare il carrello ed è dovuto intervenire un medico per soccorrere alcuni passeggeri che hanno avuto un malore, trasferendoli dalla seconda alla prima classe;

questo treno, che nel panorama dei servizi pubblici inadeguati e insufficienti

non è certo una eccezione, il lunedì ospita lavoratori pendolari che viaggiano dal sud al nord del nostro paese, ed è, quanto a comodità e servizio, paragonabile ad un carro bestiame; è evidente ormai da anni a chiunque utilizzi il mezzo ferroviario che sette vagoni di seconda classe e quattro vagoni di prima classe (oltre al vagone ristorante) sono assolutamente insufficienti —:

quali siano i motivi per i quali non vengano aggiunti almeno un paio di vagoni al treno succitato per permettere alla gente di viaggiare seduta, tenuto anche conto che il posto a sedere dovrebbe essere compreso nel prezzo del biglietto;

come intenda intervenire affinché i ripetuti aumenti delle tariffe possano almeno corrispondere in maniera proporzionale al servizio corrisposto;

se intenda operare affinché il mezzo pubblico, giustamente incentivato in alternativa all'auto, diventi un servizio adeguato ai bisogni dei cittadini, che permetta loro di spostarsi e di recarsi al lavoro in condizioni « umane ». (4-05395)

RISPOSTA. — *L'offerta F.S. su tutta la rete ferroviaria è programmata sulla scorta della media delle movimentazioni. Nelle giornate di punta del traffico, la Società F.S. S.p.A., impegnando al massimo tutte le risorse disponibili (uomini e mezzi, linee ed impianti), attua programmi di incremento dell'offerta sulle diverse relazioni della rete, nella misura più ampia possibile.*

In taluni casi, spesso non del tutto prevedibili, la domanda si rivela comunque superiore all'offerta per cui le FS non hanno la possibilità di intervenire, per mancanza di materiale rotabile adeguato o per oggettive limitazioni tecniche quali il peso o la lunghezza dei treni.

Anche la circostanza che l'utente non prenota il posto, soprattutto nei giorni notoriamente di più alta frequentazione, contribuisce al disservizio in quanto in caso di posti esauriti la clientela potrebbe programmare il viaggio con altri treni o se possibile

in altri giorni, oppure utilizzare modalità di trasporto alternative.

Tuttavia, il problema specifico segnalato è stato risolto, a partire dall'orario estivo 1997, con l'attivazione del programma Eurostar e l'entrata in servizio dei nuovi ETR 500 in quanto il potenziamento dell'offerta dei collegamenti fra Napoli e Roma/Milano, non rende più necessario l'uso di convogli provenienti dal Sud.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MALGIERI. — Al Ministro degli affari esteri con incarico per gli italiani all'estero. — Per sapere — premesso che:

L'organizzazione mondiale del lavoro, nel corso del Congresso internazionale tenuto ad Amsterdam, ha denunciato che almeno duecentocinquanta milioni di bambini nel mondo sono costretti a lavorare;

di essi, circa centoventi milioni sono trattati da schiavi e vengono « usati » soprattutto a scopo sessuale;

in Asia, in Africa ed in America Latina lo sfruttamento dei minori tocca punte percentuali vertiginose —:

cosa stia facendo il Governo italiano per collegarsi agli altri governi, per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'orrendo commercio di bambini i cui terminali si trovano, come rilevano gli esperti, in Occidente. (4-08060)

RISPOSTA. — In risposta a quanto richiesto dall'Onorevole interrogante si fa presente che la difesa dei minori, non soltanto dagli abusi sessuali e dalla pedofilia, ma più in generale dallo sfruttamento e dai maltrattamenti posti in essere a loro danno, è tema sul quale il Governo e le Istituzioni sono particolarmente sensibili e sul quale sono da tempo impegnati sia sul piano interno che internazionale.

1. Per quanto attiene il primo aspetto è noto che la proposta di legge in materia di sfruttamento, messa a punto in Commis-

sione Giustizia della Camera coordinando i vari progetti di legge presentati negli ultimi temi sull'argomento, è all'esame del Parlamento (assegnata alla Commissione Giustizia del Senato — A.S. 2625 — già approvata dalla Camera dei Deputati). La Commissione stessa si è avvalsa della collaborazione di alcuni « esperti » di varie Amministrazioni, tra cui anche un rappresentante del Ministro degli Esteri. Il testo elaborato ha recepito tra l'altro alcune delle ipotesi prospettate dal Ministero degli Esteri, tra le quali si menziona « l'extraterritorialità della legge penale » in caso di reati sessuali sui minori; tale previsione pone il nostro Paese al passo con altri Stati già opportunamente dotati di « extraterritorial criminal laws » (Germania, Olanda, Belgio, Paesi scandinavi, Australia, etc.).

2. Il Ministero degli Esteri — come già dichiarato anche in sede parlamentare — è pienamente disponibile ad avviare, una volta definito il regime normativo interno in materia e di concerto con le altre Amministrazioni competenti e particolarmente con il Ministero di Grazia e Giustizia, negoziati per la conclusione di accordi in materia di estradizione di persone colpevoli (sia organizzatori che fruitori) di reati a sfondo sessuale sui minori all'estero, o strumenti analoghi che consentano a livello di cooperazione giudiziaria internazionale il perseguimento dei crimini nei confronti dei minori.

3. Sempre nel quadro dei possibili seguiti che si intende dare alle Raccomandazioni finali della Conferenza di Stoccolma, sono all'esame del Ministro degli Esteri le possibilità di prevedere — sempre di concerto con le altre Amministrazioni interessate — degli accordi di riammissione ad hoc per minori stranieri in stato di clandestinità in Italia, che siano stati oggetto di maltrattamenti, traffici illegali, violenze o altro. Un ulteriore sforzo da parte del Ministero degli Esteri sarà rivolto, a completamento di quanto illustrato, per favorire il reinserimento dei minori rimpatriati grazie ad interventi mirati realizzati dalla Cooperazione italiana.

4. Oltre a ciò è nostra convinzione che il tema della tutela dei diritti del minore

debba essere affrontato nel più ampio contesto della lotta alla tratta degli esseri umani ed allo sfruttamento in genere dei minori; in tal senso massimo è l'impegno dell'Italia in tutte le Sedi internazionali multilaterali per promuovere iniziative volte a garantire ai minori il dovuto rispetto dei loro diritti. Lo sfruttamento dei bambini infatti non va considerato unicamente nel ristretto ambito dello sfondo sessuale, ma prende purtroppo forme diverse e più rilevanti numericamente nel nostro Paese, come l'accattonaggio, il lavoro abusivo, il furto, lo spaccio di droga, etc.

5. Sul piano europeo l'Italia si sta adoperando fattivamente per un rafforzamento della cooperazione giudiziaria e di polizia volta allo smantellamento delle reti criminali che operano in danno dei minori. In modo particolare si cerca di favorire un approccio univoco dell'Unione Europea attraverso un coordinamento delle posizioni dei Quindici. Si ritiene che solo in tale modo sarà in effetti possibile promuovere attraverso una vigorosa azione internazionale l'adozione di uno strumento di portata multilaterale efficace e specifico in ambito Nazioni Unite.

6. L'Italia partecipa inoltre attivamente nell'ambito del cosiddetto Terzo Pilastro di Maastricht all'elaborazione di una serie di iniziative dei Paesi dell'Unione Europea finalizzate proprio alla lotta contro la tratta degli esseri umani e lo sfruttamento dei minori. Il Consiglio dei Ministri G.A.I. (Giustizia e Affari Interni) ha approvato alla fine di novembre un'azione comune contro la tratta e lo sfruttamento sessuale dei minori che impegna gli Stati dell'Unione a dotarsi di strumenti normativi incisivi per stroncare il fenomeno in questione. Precedentemente altre iniziative avevano ricevuto l'approvazione del Consiglio dei Ministri G.A.I. dell'Unione Europea, fra cui:

la creazione di un Repertorio delle competenze e delle relazioni degli esperti in materia di lotta alla criminalità organizzata internazionale destinato a facilitare la collaborazione delle forze di Polizia;

l'attribuzione all'Europol di specifiche competenze in materia di contrasto e lotta

al traffico di esseri umani e sfruttamento sessuale dei minori;

un programma di ricerca e di lavoro, anche su basi informatiche, per i funzionari delle Amministrazioni statali responsabili della lotta contro la tratta degli esseri umani e lo sfruttamento minorile.

7. Non inferiori sono gli sforzi sul fronte ONU. È stato avviato a Ginevra, su mandato del Comitato dei Diritti dell'Uomo, il negoziato per la realizzazione del Protocollo addizionale alla Carta dei Diritti del Fanciullo (N.Y. 1989), contro la pornografia infantile, la vendita dei minori e la prostituzione infantile.

8. La proposta di legge della Commissione Giustizia tocca anche il problema del turismo a sfondo sessuale. A tale proposito il Ministro degli Esteri è da tempo impegnato nel quadro dei propri fini istituzionali e dei mezzi disponibili, in un'azione di sensibilizzazione per un turismo consapevole, rivolta a sottolineare in anticipo i pericoli correlati a determinati itinerari stranieri.

9. Da ultimo, nel corso della Conferenza Internazionale sul Lavoro Minorile, organizzata dalla Norvegia in collaborazione con l'OIL e l'UNICEF tenutasi ad Oslo dal 27 al 30 ottobre u.s., l'Italia ha adottato insieme ad altri 40 Paesi « l'Agenda d'Azione ». Questo documento conferma il legame esistente tra povertà e lavoro minorile, la responsabilità primaria dei Governi, il ruolo cruciale dell'istruzione, in particolare di quella primaria, nella prevenzione e contenimento del fenomeno, gli obiettivi e l'azione da perseguire a livello nazionale ed internazionale. Vengono sollecitati i Paesi donatori ad impegnarsi a fondo per raggiungere quanto prima l'obiettivo di destinare lo 0,7% del loro PNL agli aiuti allo sviluppo e ad utilizzare la formula del 20/20.

Nell'Agenda d'Azione si invitano i Paesi industrializzati ad assistere i Paesi attivamente coinvolti nella eliminazione del lavoro minorile tramite programmi bilaterali e multilaterali, a promuovere lo sviluppo di codici di condotta e di investimenti nei programmi che abbiano come obiettivi i bambini e le loro famiglie.

In tale contesto l'Italia ha espresso la disponibilità ad incrementare l'appoggio finanziario al programma IPEC (Programma Internazionale per l'Eliminazione del Lavoro Infantile) dell'OIL ed intende sostenere tale azione anche in futuro, risorse permettendo; è stato segnalato l'intendimento del Governo italiano a ricercare forme più efficaci di protezione delle bambine sul piano dell'educazione di base e professionale. Si pone naturalmente il problema di un aumento delle risorse destinate alla Cooperazione italiana al fine di poter incrementare la componente di lotta contro la povertà nei programmi di sviluppo, assegnando priorità all'educazione di base, e rafforzando le capacità nazionali dei Paesi in via di sviluppo di fronteggiare il fenomeno tramite programmi di formazione delle risorse umane nel settore legislativo, amministrativo e finanziario.

È stato altresì sottolineato il positivo esito del cosiddetto « Progetto Lavoro », concordato in Italia nel febbraio scorso tra il Comitato italiano dell'UNICEF, le Amministrazioni pubbliche interessate e le Organizzazioni sindacali ed imprenditoriali allo scopo di sensibilizzare l'opinione pubblica sullo sfruttamento del lavoro minorile e di raccogliere fondi da destinare a progetti integrati OIL-UNICEF in Nepal, Bangladesh e Pakistan.

Inoltre è stata fatta presente la necessità che le priorità e gli obiettivi stabiliti dalle Istituzioni Finanziarie Internazionali si armonizzino con quelli delle Organizzazioni Internazionali di cooperazione allo sviluppo. Per quanto riguarda l'Italia, nel Piano Nazionale per l'Infanzia e l'Adolescenza figura anche l'impegno di sensibilizzare la Banca Mondiale ed altre Banche di Sviluppo sull'esigenza che i programmi sociali riservino adeguato spazio alla tutela dei minori.

L'Italia ha infine appoggiato con ferma convinzione l'iniziativa di predisporre una nuova Convenzione sulle forme più intollerabili di lavoro.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia.

MARENGO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

l'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato, in occasione di una sua audizione presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati aveva assicurato i componenti della Commissione che avrebbe trasmesso ai medesimi l'organigramma aggiornato della dirigenza delle Ferrovie dello Stato;

tale organigramma non è stato trasmesso, mentre risulterebbe che, nel frattempo, nei primi giorni dell'ottobre 1996, le Ferrovie dello Stato abbiano assunto o promosso numerosi dirigenti, ai quali verrebbero corrisposti compensi variabili da cinquecento milioni di lire ad un miliardo all'anno —:

quali siano le valutazioni in merito del Ministro interrogato;

se non veda una relazione tra la richiesta dell'organigramma e la repentina promozione o integrazione della dirigenza con così alti compensi. (4-06602)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. hanno fatto presente che la nuova organizzazione societaria, relativamente alle responsabilità dirigenziali di primo livello, è stata definita con ordine di servizio dell'Amministratore delegato in data 19 febbraio 1997, mentre l'elaborazione dell'intera nuova struttura organizzativa è ancora in fase di studio.*

Pertanto, solo dopo la formalizzazione dell'intera nuova struttura organizzativa la Società sarà in grado di presentare quanto anticipato in Commissione trasporti dall'Amministratore delegato.

Non risulta infine che ad ottobre 1996 siano stati promossi o assunti dirigenti con i compensi indicati nell'interrogazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MARINACCI, DE FRANCISCIS, VOLONTÈ, PANETTA, LEONE, GRILLO e

RICCI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato spa intendono chiudere o ridimensionare l'officina manutenzione rotabili di Foggia, operante in un nodo importante della rete ferroviaria, con la conseguente perdita di almeno 150 posti di lavoro altamente qualificati e con l'effetto di aggravare la situazione occupazionale della provincia;

il proposito dell'ente si porrebbe in netto contrasto con l'esigenza, scaturita drammaticamente a seguito dei recenti incidenti ferroviari, di procedere ad una approfondita revisione del materiale rotabile, necessità questa riconosciuta dalle stesse ferrovie italiane con l'istituzione di una specifica *task force* —:

quali iniziative urgenti intenda assumere per far recedere le Ferrovie dello Stato da tale proposito anche alla luce del riconoscimento in sede comunitaria dell'importanza dello snodo di Foggia nel sistema di trasporto italiano quale essenziale interconnessione tra la dorsale adriatica e quella tirrenica. (4-06891)

RISPOSTA. — *La Società F.S. S.p.A. sta portando avanti un progetto di riassetto logistico di tutti gli impianti di manutenzione dei rotabili volto a potenziare quelli strategici e ad incrementare l'efficienza attraverso l'adozione di nuove tecnologie adeguate all'evoluzione del parco rotabili. Ciò comporterà una sensibile riduzione degli impianti operativi da qui al 2000.*

In particolare la Società si sta orientando nel concentrare l'attività manutentiva presso gli impianti situati in corrispondenza dei nodi dove si verificano rilevanti volumi di traffico in modo da svolgervi una quantità di interventi manutentivi tale da consentire l'ottenimento di economie di scala, e lasciare nei poli a minor volume di traffico dei posti di manutenzione atti principalmente allo svolgimento di attività di controllo e piccola manutenzione, localizzate sui parchi e negli scali.

Questo assetto, in linea con le tendenze in atto negli altri Paesi europei, è dovuto

alla evoluzione dei criteri manutentivi a seguito anche dell'ammodernamento del materiale rotabile impiegato, della progressiva elettrificazione delle linee e del potenziamento tecnologico degli impianti strategici.

Come risulta nel piano riorganizzativo previsto dalle F.S. l'Officina di Foggia non cambierà né il suo ruolo come impianto di manutenzione per il materiale rotabile impiegato nel traffico locale né i suoi volumi di produzione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MARINO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, secondo insistenti notizie, avrebbero progettato una modifica nel traffico ferroviario per il traghettamento da e per la Sicilia nei due punti di attracco a Messina ed a Villa San Giovanni;

secondo tale progetto, i viaggiatori in transito dovrebbero scendere dalle carrozze ferroviarie, con relativi bagagli, e, dopo il traghettamento, prendere nuovamente il treno nell'altra sponda;

se dovesse realizzarsi quanto anzidetto si creerebbe un enorme disagio per i siciliani ed in particolare per gli anziani, i bambini, gli ammalati, portatori di handicap, eccetera e si offrirebbe una immagine della Sicilia umiliante e deleteria per il turismo —:

ove effettivamente risultino fondate le notizie di cui sopra, se e come intenda intervenire presso le ferrovie dello Stato perché desistano dall'assurdo progetto in premessa specificato. (4-09211)

RISPOSTA. — *La diversa modalità nel traghettamento da e per la Sicilia effettuato attraverso la creazione dell'alta velocità via mare nei collegamenti tra l'isola ed il continente, al momento, rappresenta per le F.S.*

S.P.A. soltanto un'ipotesi di lavoro che, come altre, sarà attentamente vagliata.

Tale nuovo sistema, peraltro, riferito esclusivamente al traghettamento diurno delle carrozze, ove attivato, sarebbe adeguatamente supportato da idonee e confacenti strutture logistiche a terra (tapis-roulant, ascensori, etc.)

Lo scopo che le F.S. intendono perseguire è quello di migliorare la qualità del servizio offerto attraverso la riduzione dei tempi morti di traghettamento e l'avvicinamento dei collegamenti tra città terminali, con conseguenti benefici sia per la Società che per l'intera utenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MARTINAT. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:

con riferimento al finanziamento della linea 1 della metropolitana torinese, se alla data odierna, abbia già firmato il decreto di finanziamento e se sia già stata emessa la relativa delibera dal Cipe;

in caso contrario, quali siano i tempi previsti per le decisioni in oggetto.

(4-07751)

RISPOSTA. — Per la realizzazione della metropolitana leggera automatica di Torino, tratta Campo Volo-Porta Nuova è previsto un finanziamento statale a valere sui fondi della legge 26 febbraio 1992, n. 211, assegnato con delibera CIPE del 20 novembre 1995 di 350.000 milioni.

Conclusa l'istruttoria tecnico-economica, il relativo progetto è stato approvato con decreto dirigenziale del 13 maggio 1997, per un costo totale di 1.267.829 milioni di lire.

Con il suddetto provvedimento l'intervento in esame è stato approvato definitivamente da un punto di vista economico, in modo da consentire l'erogazione del contributo statale, mentre da un punto di vista tecnico, tenuto conto del carattere innovativo dell'intervento stesso, è stata rilasciata un'approvazione preliminare con riserva di

approvazione successiva in relazione agli sviluppi progettuali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MOLINARI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

alcuni giorni or sono, utenti delle Ferrovie dello Stato hanno civilmente espresso ad autorità ed organi di stampa disappunto ed amarezza per le precarie condizioni con le quali hanno affrontato il viaggio da Potenza a Milano (treno in partenza da Potenza Inferiore delle ore 7,50 del 2 gennaio 1997). Secondo costoro, infatti, le continue disfunzioni all'impianto elettrico ed a quello di riscaldamento e le carenti condizioni igieniche presenti nelle carrozze hanno reso disagiata l'intero percorso ferroviario. Le difficoltà, inoltre, sono state maggiori per alcuni passeggeri che, a seguito degli insufficienti posti a sedere, sono stati costretti a rimanere in piedi per quasi tutta la durata del viaggio —:

se intenda accertare eventuali responsabilità su quanto accaduto;

quali provvedimenti intenda adottare per migliorare la qualità del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato nelle regioni meridionali, ove inequivocabilmente si avverte la necessità di potenziare e rendere più efficiente il trasporto su rotaie. (4-06849)

RISPOSTA. — Le condizioni atmosferiche proibitive della notte cui si fa riferimento nell'interrogazione hanno provocato disagi sull'intera rete ferroviaria, determinando guasti all'impianto elettrico delle carrozze in misura eccezionale, tanto da determinare la decisione, da parte della Società, di utilizzare anche le vetture che non versavano in uno stato manutentivo ottimale.

Il disagio lamentato è riferito al treno che parte da Potenza alle ore 19.50 per Foggia-Milano, che è costituito da una se-

zione composta da 3 vetture (una carrozza mista di I e II classe, una di II classe e una a cuccette) rinforzata, vista la notevole movimentazione, da un'altra carrozza di II classe che nella tratta Potenza-Foggia viaggia in maggior composizione al treno locale 12532 e da Foggia viene aggiunta all'espresso notturno 926 con destinazione Milano.

Al di là dello spiacevole disagio subito dai passeggeri di questo treno, dovuto alla concomitanza di più eventi negativi, quali appunto le avverse condizioni atmosferiche (neve e freddo intenso) e l'elevato numero dell'utenza, le F.S. precisano che generalmente il materiale rotabile utilizzato per le relazioni a lunga percorrenza è qualitativamente di pari livello su tutta la rete nazionale ed internazionale.

Peraltro, poiché in taluni casi, e soprattutto in riferimento al traffico notturno, gli standards qualitativi non sono ottimali, sono stati previsti investimenti per la costruzione nei prossimi due anni di 20 nuove vetture letto dotate di comfort d'avanguardia (letto matrimoniale, doccia, televisione ecc.) e la ristrutturazione di 600 vetture cuccette a 4 poste munite di aria condizionata e di quanti altri servizi aggiuntivi di elevata qualità.

Contemporaneamente si sta introducendo l'impiego di materiale di alta qualità (ETR 500, «Pendolini») che darà modo, anche nel traffico notturno di fruire di confortevoli posti a sedere.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MUZIO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

da tempo, ormai, la linea ferroviaria Mortara-Milano (a semplice binario e a traffico cadenzato) è caratterizzata da continui disservizi, che provocano forti disagi agli utenti;

i convogli che percorrono la suddetta linea hanno un'utenza media di diecimila

viaggiatori, nella quasi totalità pendolari; da ciò discende che la suddetta è da considerarsi ad «alta percorrenza»;

malgrado sia una delle più trafficate e nevralgiche, la linea soffre di carenze strutturali, accentuate dall'abolizione degli interventi di manutenzione, sostituiti dal criterio di intervento solo in caso di guasto che, in una linea a semplice binario, determinano quotidiani ritardi, quantificabili in ore e, addirittura, soppressioni di treni;

le rappresentanze sindacali unitarie del personale di macchina e del personale viaggiante del deposito di Alessandria, cui fa capo la quasi totalità del personale operante sulla linea, unitariamente ai rappresentanti dei pendolari, hanno firmato un documento che chiede un impegno alle dirigenze regionali delle Ferrovie dello Stato del Piemonte e della Lombardia nella direzione del superamento dei disservizi, rimarcando come fondamentale il principio di «pubblico servizio»;

Il Ctc (controllo centralizzato del traffico), operante dal giugno 1996, oltre ad aver eliminato posti di lavoro, comporta eccessivi tempi di attesa prima della riapertura delle sbarre con il risultato di congestionare la viabilità cittadina;

le scelte operate negli ultimi anni dalle Ferrovie dello Stato sembrano prospettare uno sbarramento del servizio pubblico invece che un vero rilancio, privilegiando opere tanto faraoniche e costose quanto inutili, come le linee ad alta velocità, che le comunità locali non vogliono e che rischiano di produrre una dispersione del denaro pubblico, come dimostrato, per quanto attiene all'esperienza francese, dal rapporto annuale della Corte dei conti francese, che ha evidenziato come il traffico interno alle linee in questione sia stato del cinquanta per cento inferiore rispetto alle previsioni;

è già dichiarato lo stato di agitazione delle stesse rappresentanze sindacali uni-

tarie in accordo con i rappresentanti degli utenti —:

se intenda intervenire al fine di superare le carenze strutturali e di manutenzione che caratterizzano la linea Mortara-Milano affinché vengano rispettati gli impegni presi con gli utenti al momento dell'acquisto del biglietto: il rispetto dell'orario e condizioni di viaggio dignitose;

se non consideri prioritario il raddoppio della linea, vista l'alta densità di traffico;

che cosa intenda fare per ammodernare l'intero sistema dei trasporti ferroviari piemontesi, con particolare attenzione per le tratte a forte traffico pendolare. (4-04782)

RISPOSTA. — Sulla linea ferroviaria Mortara-Milano l'adozione di provvedimenti sia di natura tecnica che organizzativa da parte delle competenti strutture manutentive delle F.S. S.p.A., ha fatto registrare una considerevole diminuzione di guasti e quindi una maggior regolarità nella circolazione dei treni.

Gli interventi di manutenzione sono stati intensificati in virtù di rinnovate esigenze di pianificazione.

La messa in opera del controllo centralizzato del traffico non risulta abbia allungato i tempi di chiusura dei passaggi a livello, fatta eccezione per il passaggio a livello della stazione di Vigevano al km. 12,480, per il quale è stata messa allo studio una modifica impiantistica per ridurre l'attesa.

Nell'ambito del nodo di Milano è attualmente in fase di realizzazione il « progetto raddoppio della linea Mortara-Milano » che prevede, tra l'altro:

1) il raddoppio della Milano San Cristoforo-Mortara mediante la costruzione di un nuovo binario affiancato all'attuale dove possibile;

2) l'eliminazione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati esistenti sulla tratta e sostituiti, ove necessario, con sottopassi o sovrappassi;

3) una nuova sottostazione elettrica con due gruppi da 5.400 KW in località Albairate;

4) la realizzazione di una bretella di collegamento a doppio binario con velocità a 60 km/h tra la linea Milano-Mortara e la linea Arona-Alessandria, previa realizzazione dei nuovi bivi Novara e Milano.

5) tutte le stazioni e fermate saranno dotate di sottopassaggi.

L'intervento che è compreso nel contratto di programma 1994-2000 è inserito nel protocollo di accordo tra il Ministero dei trasporti, la regione Lombardia e le Ferrovie dello Stato S.p.A.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

NAPOLI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle risorse agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere — premesso che:

numerosi imprenditori agricoli hanno versato, nel mese di giugno del 1994, entro i termini previsti per legge, i contributi agricoli, per i propri lavoratori relativi al quarto trimestre 1993;

poco prima della scadenza prevista sono stati diminuiti gli importi dovuti quali contributi per i lavoratori agricoli;

il direttore generale CED/SCAO ha assicurato agli interessati, che avevano versato i contributi prima della rettifica, il rimborso della somma eccedente il dovuto;

a tutt'oggi, a distanza di oltre due anni, nonostante i numerosi solleciti gli interessati non hanno ricevuto il rimborso dovuto —:

quali urgenti iniziative intendano assumere, per le parti di competenza, al fine di assicurare il dovuto agli imprenditori agricoli, che con la precisa volontà di ottemperare al pagamento nei tempi dovuti, hanno versato somme mai restituite.

(4-04212)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale ha rappresentato di aver emesso nel 1994 nuovi bollettini di pagamento, a seguito della diminuzione degli importi dovuti quali contributi per i lavoratori agricoli.*

Alcune ditte hanno versato solo gli importi di ottobre, ma la maggioranza di esse ha pagato sia i bollettini (IVS e SSN) del mese di giugno '94 sia quelli di ottobre '94 risultando creditrici verso l'Istituto dell'importo di giugno.

L'INPS ha già provveduto a rimborsare ai contribuenti le somme non dovute relative al contributo per il SSN, ed ha definito le necessarie linee operative per portare a termine, nel più breve tempo possibile, le operazioni relative ai rimborsi per il 4° trimestre 1993.

In particolare l'istituto provvederà alla spedizione, ai contribuenti interessati, di una lettera in cui si chiede una dichiarazione di responsabilità circa eventuali compensazioni e all'emanazione di una circolare sulle modalità di rimborso e di rendicontazione al fine di aggiornare l'Estratto Conto contabile delle ditte.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Tiziano Treu.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha ricevuto varie segnalazioni, via fax e per lettera, riguardanti, alcuni italiani detenuti nelle carceri tunisine;

*il signor Roberto Miele, partito per la Tunisia, con destinazione Tunisi, il 17 agosto 1997, senza fare più ritorno; dopo varie ricerche disperate i familiari sono venuti casualmente a conoscenza che il Miele è detenuto nelle carceri tunisine per possesso di un piccolissimo quantitativo di *hascish*;*

un suo amico, Rosario Squillace, si interessava del suo caso presso l'ambasciata italiana a Tunisi e chiedeva un con-

tatto con l'ambasciatore che, secondo quanto sostengono coloro che hanno segnalato il caso, verrebbe negato con la motivazione che sarebbero cose che non lo riguardano e che, quindi, occorrerebbe rivolgersi al console;

il signor Fabrizio Mascioli è stato arrestato lo scorso 7 maggio 1997 ed è stato condannato a nove anni per importazione di auto di provenienza illecita e falsificazione di documenti; sua moglie, Antonietta Casino, solo qualche tempo dopo ha potuto recarsi a Tunisi per motivi economici (ed è in quell'occasione che è venuta a sapere della detenzione di Miele e ha avvertito i suoi familiari); anche lei ha chiesto di essere ricevuta dall'ambasciatore ma le è stato negato ogni contatto con le stesse motivazioni addotte per il caso Miele;

attraverso uno stratagemma, il Miele ha fatto avere all'amico Squillace copia di una lettera di altri quattro detenuti a Tunisi che lamentano, come del resto tutti gli altri, condizioni carcerarie disumane;

si susseguono i contatti con l'ambasciata attraverso il console italiano a Tunisi e con alcuni suoi collaboratori, qualificatisi come primo cancelliere e assistente sociale, per avere notizie ufficiali;

a tutt'oggi per nessuno dei casi citati, a quanto risulta all'interrogante, è giunta comunicazione ufficiale dall'ambasciata italiana a Tunisi;

coloro che hanno dovuto contattare la nostra ambasciata a Tunisi hanno evidenziato la sensazione di essere scarsamente tutelati dal Governo italiano —:

quali siano le reali condizioni di detenzione dei cittadini italiani che stanno scontando una pena in quelle carceri;

se non ritenga di voler verificare l'effettiva disponibilità degli uffici dell'ambasciata italiana a Tunisi;

se non ritenga di voler verificare l'effettiva disponibilità degli uffici dell'ambasciata italiana a Tunisi;

se non ritenga vadano maggiormente tutelati e aiutati i familiari dei detenuti che si trovano in difficoltà onde favorire maggiori contatti. (4-13010)

RISPOSTA. — *Roberto Miele è stato arrestato il 22 agosto scorso per possesso di sostanze stupefacenti e per importazione di merce non autorizzata e condannato il 18 settembre, in considerazione del modesto quantitativo di cui era in possesso, ad 1 anno e 15 giorni di reclusione.*

L'Ambasciata d'Italia, venutane a conoscenza tramite un altro detenuto italiano recluso nel carcere di Tunisi, si è immediatamente adoperata per raccogliere notizie circa la detenzione del sig. Miele. L'Ambasciata ha inviato una Nota Verbale al Ministero degli Esteri tunisino per chiedere conferma dello stato di detenzione del sig. Miele ed ha preso diretti contatti con lo stesso Ministero. Contemporaneamente la signora Canino, impiegata dell'Ambasciata, ha preso contatti con la famiglia del sig. Miele per fornire ogni possibile assistenza anche per quanto riguarda le visite dei familiari. Sia la stessa signora Canino che il dott. De Luca, responsabile della Cancelleria Consolare, hanno visitato in carcere il sig. Miele il 30 ottobre scorso fornendo al detenuto pubblicazioni, coperte e generi alimentari ed assicurando allo stesso l'impegno dell'Ambasciata a sostenere la domanda di grazia presidenziale, non appena sarà presentata. Di tale visita è stato informato il cugino, sig. Squillante, che si recherà a Tunisi per assistere il congiunto. L'Ambasciata non mancherà di fornirgli ogni possibile assistenza.

È da tener presente che in Tunisia il possesso anche di minime quantità di sostanze stupefacenti è punito severamente e che casi analoghi a quello del Miele sono occorsi a cittadini francesi e spagnoli, i quali sono stati condannati alla stessa pena poi ridotta di qualche mese, con la concessione della grazia presidenziale o della libertà condizionale.

Fabrizio Mascioli è stato arrestato il 17 maggio scorso e trasferito nella prigione civile di Tunisi con l'accusa di furto, contraffazione di numeri di telaio e falsifica-

zione di documenti relativi a sei autovetture di fabbricazione italiana, introdotte in Tunisia in date diverse. Giudicato dal Tribunale di Prima Istanza di Tunisi il 10 luglio scorso, è stato riconosciuto colpevole in sei procedimenti distinti e condannato ad una pena complessiva di 9 anni e 6 mesi di reclusione di cui 6 anni per furto (1 anno per ogni autovettura) e 3 anni e 6 mesi per contraffazione dei numeri di telaio e falsificazione dei documenti di immatricolazione (mediamente 7 mesi per ogni autovettura).

Sia la Difesa che il Pubblico Ministero hanno presentato ricorso in appello: la Difesa perchè contestava l'accusa di furto; il Pubblico Ministero perchè chiedeva pene più severe. Il giudizio di appello è stato pronunciato il 24 ottobre scorso. È stata riconosciuta la estraneità del Mascioli all'imputazione di furto, ma è stata accolta la richiesta del Pubblico Ministero per quanto riguarda l'elevazione della pena dell'altro reato. Mascioli è stato quindi condannato ad una pena complessiva di 7 anni e 6 mesi, di cui 1 anno e 6 mesi per contraffazione dei numeri di telaio (3 mesi per ogni autovettura) e 6 anni per falsificazione di documenti di immatricolazione (1 anno per ogni autovettura).

La Difesa ha presentato ricorso in Cassazione, con l'intento di far cadere anche le imputazioni per le quali Mascioli è stato condannato e, in via subordinata, per chiedere la riduzione della pena. Non è stata accolta la richiesta di cumulare i sei procedimenti onde ottenere una sola eventuale condanna. Se Fabrizio Mascioli venisse riconosciuto colpevole anche in Cassazione, il minimo della pena potrebbe essere complessivamente di 3 anni di reclusione, di cui 1 anno e 6 mesi per la contraffazione dei numeri di telaio (3 mesi per ogni autovettura) ed altrettanto per la falsificazione dei documenti di immatricolazione.

La moglie di Fabrizio Mascioli, Antonietta Casino, è stata ospitata assieme ai figli, presso l'abitazione di un Funzionario dell'Ambasciata d'Italia durante i suoi soggiorni in Tunisi ed è stata sempre accompagnata ed assistita da personale della stessa Rappresentanza sia negli incontri con gli avvocati sia in quelli con le Autorità loca-

li. Nonostante le difficoltà che si incontrano per ottenere permessi di visita a detenuti in attesa di giudizio, la signora Casino ha avuto la possibilità di incontrare il marito in una saletta speciale, senza misure restrittive. Grazie agli interventi dell'Ambasciata, ha potuto recuperare tutti i beni del marito.

Per quanto riguarda il regime carcerario, pur dovendosi confermare le precarie condizioni igienico sanitarie degli istituti di pena tunisini, va rilevato che ai detenuti di cittadinanza europea, di solito, viene riservato un trattamento migliore di quello praticato nei confronti di cittadini tunisini. Le visite in carcere, di norma, vengono fatte a rotazione da Funzionari dell'Ambasciata nell'arco di un mese; inoltre, ogni quindici giorni, un religioso — Padre Sangiorgio, con cui l'Ambasciata è in contatto — visita i detenuti.

Non è prevista dagli accordi italo-tunisini di cooperazione giudiziaria la possibilità di far scontare in Italia una pena erogata da un Tribunale tunisino; l'unica strada percorribile per alleviare la situazione dei connazionali detenuti è la richiesta di grazia presidenziale o di libertà condizionale. Quest'ultima può essere avanzata dopo che la sentenza sia passata in giudicato e dopo che il condannato abbia scontato un certo periodo di pena. Il 7 novembre scorso, due italiani, Giovanni Gallo e Raffaele Falanga, hanno potuto beneficiare della grazia presidenziale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Piero Fassino.

PISCITELLO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

i lavori di costruzione della platea di lavaggio presso la stazione ferroviaria di Siracusa sono attualmente sospesi a seguito del rinvenimento di reperti archeologici;

è sorta una controversia tra l'ente Ferrovie dello Stato e la soprintendenza

ai beni culturali in ordine al finanziamento delle attività di scavo conseguenti a detto rinvenimento;

i lavori tendenti ad automatizzare la medesima stazione, già programmati, non hanno ancora avuto inizio;

non è stato possibile avviare la fossa di manutenzione a treno completo;

il materiale rotabile in esercizio lungo la tratta ferroviaria che serve la Sicilia sud orientale versa in un grave stato di obsolescenza;

il livello di pulizia e di *comfort* delle vetture passeggeri in partenza dalla stazione di Siracusa è pessimo;

gravi carenze si registrano in ordine alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi;

il raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Catania-Messina registra consistenti ritardi;

non esistono prospettive certe di raddoppio della tratta Siracusa-Catania;

lungo la tratta Siracusa-Ragusa-Gela si registrano gravi disservizi dovuti alla carente manutenzione degli automatismi recentemente installati;

l'orario in vigore sembra essere stato consapevolmente pensato per scoraggiare l'uso del mezzo ferroviario, prevedendo l'allungamento dei tempi di percorrenza, lunghe soste alle stazioni, scopertura di intere fasce orarie, difficoltà inspiegabili nelle relazioni tra differenti tratte;

più in generale non si intravede nessuna ipotesi di sviluppo della struttura ferroviaria, mentre viceversa si assiste ad un continuo depauperamento dei servizi resi all'utenza, possibile preludio alla definitiva dismissione del servizio —:

se non ritenga di dover intervenire per dirimere in tempi brevi la controversia in atto tra le Ferrovie dello Stato e la soprintendenza di Siracusa in ordine al completamento della platea di lavaggio;

quale ostacolo si frapponga all'avvio dei lavori di automazione della stazione di Siracusa;

quali provvedimenti intenda adottare per consentire l'avvio della fossa di manutenzione presso la stazione di Siracusa;

quali intendimenti abbia il Governo in ordine al raddoppio della linea ferroviaria Siracusa-Catania-Messina;

se ritenga sufficienti gli interventi manutentivi effettuati lungo la linea Siracusa-Ragusa-Gela ovvero se non ritenga di dover incrementare l'impegno in questa direzione per ovviare agli inconvenienti lamentati;

quali iniziative siano state assunte per avviare lo svecchiamento del parco macchine in esercizio nella Regione siciliana, per migliorare la qualità del servizio, accrescere la pulizia e il *comfort* delle vetture;

se non intenda a tale scopo avviare forme di « gemellaggio » con regioni più favorite dell'Italia settentrionale ed il reciproco trasferimento delle vetture passeggeri;

più in generale, se esista la volontà di dismettere la gestione delle ferrovie nella zona della Sicilia sud orientale ovvero quali iniziative il Governo intenda assumere per garantire un servizio competitivo nei costi e nella qualità con altri sistemi di trasporto di persone e di merci e per conseguire l'obiettivo della efficienza e della economicità di gestione del trasporto ferroviario. (4-07996)

RISPOSTA. — *Il ritrovamento di reperti durante le opere relative alla costruzione della « platea di lavaggio » presso la stazione di Siracusa ha reso necessaria la sospensione dell'appalto e la soprintendenza ai beni culturali ha chiesto finanziamenti diretti, per gli scavi che ritiene, « in prima fase », di compiere, di importo già pari a quello contrattuale dell'impresa per conto delle F.S. S.p.A.*

Nonostante i vari interventi ed incontri presso la prefettura di Siracusa, le F.S. non

hanno ottenuto un impegno previsionale sulla eventuale durata degli scavi.

Nell'impossibilità di continuare i lavori, la Società si sta organizzando per individuare nuovi ed impregiudicati spazi per la realizzazione della platea al di fuori dell'ambito dell'attuale stazione.

Ciò sta ovviamente comportando danni economici, nuove procedure e spese da imputare; inoltre, la nuova e più lontana localizzazione dell'impianto produrrà oneri maggiori di manovra e di gestione.

Le altre realizzazioni previste nella stazione di Siracusa, benché già da tempo programmate e preventivamente avviate al parere della stessa soprintendenza, potranno facilmente incontrare difficoltà del tutto analoghe e, in ogni caso, si legano funzionalmente e cronologicamente alla realizzazione della nuova platea.

Al fine di discutere in via preliminare con la soprintendenza ed acquisire la eventuale definitiva impossibilità a procedere ulteriormente nei lavori presso la stazione ed evitare così spese e contenziosi con le imprese, le F.S. hanno chiesto alla Prefettura di favorire una nuova iniziativa di confronto, presenti gli assessorati regionali competenti; la Società è tuttora in attesa.

Sulla linea Catania-Siracusa sono state previste solo opere per la variante a doppio binario della tratta Targia-Siracusa, la cui ultimazione dovrebbe avvenire entro il corrente anno, dopo un fermo di 3 anni imposto dalla Soprintendenza per l'esecuzione di « scavi archeologici » costati alle F.S. 27 miliardi di lire.

Per quanto riguarda la linea Messina-Catania il progetto di massima presentato fin dal 1986, per la realizzazione a monte e in galleria della tratta Giampileri-Fiumefreddo, ad oggi non ha ancora ottenuto le autorizzazioni territoriali e regionali necessarie, anche se numerose conferenze di servizio sono state promosse dalla Regione.

Pertanto, l'opera non è ancora finanziata nonostante gli impegni tempestivamente assunti da questo Ministero.

Sulla Siracusa-Gela, tratta a debole traffico e non redditiva, i recenti interventi realizzati per il controllo centralizzato del traffico e per l'automazione dei passaggi a

livello sono spesso oggetto di atti di vandalismo e furto nonché di varie manomissioni.

Le F.S., orientate a non dismettere nel prossimo futuro il servizio reso sulla tratta, pongono tuttavia l'accento su due necessarie condizioni:

1) che la Regione Siciliana inserisca il trasporto su rotaia in una corretta pianificazione dei servizi « a rete », andando a sostenere la gestione relativa, come è richiesto dalle norme attuative della riforma del trasporto pubblico locale;

2) che nel bilancio annuale di esercizio F.S. possano continuare ad essere reperite le risorse necessarie al mantenimento del pubblico servizio, ivi incluso il rinnovamento del parco rotabili ed i servizi accessori, in presenza di una redditività inadeguata.

La Società osserva che il servizio offerto nelle zone, nonostante ogni sforzo attuato per ridurre l'incidenza di costo chilometrico con l'adozione onerosa di nuove tecnologie, non potrà, alle condizioni attuali nella Regione, avere carattere di « competitività nei costi », laddove il parallelo autotrasporto regionale in concessione registra a tutt'oggi sovvenzioni di esercizio a bilancio, tali da farne annullare le passività, pur pesantissime.

L'efficienza, poi, e la economicità del trasporto F.S., stanti gli immutati tracciati « storici » delle linee a debole domanda, nella Sicilia sud-orientale, non potranno modificarsi sensibilmente, salvo la pianificazione di nuove infrastrutture sulla base di innovative volontà del governo regionale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

PITTELLA. — Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. — Per sapere — premesso che:

con lettera dell'8 gennaio 1996, indirizzata al Ministero dell'università e della ricerca scientifica, l'Associazione italiana tecnici di neurofisiopatologia propose che,

nell'ordinamento didattico del Corso di DU per tecnico di neurofisiopatologia (Tnfp), l'insegnamento F23D « scienze infermieristiche e tecniche della riabilitazione neuropsichiatrica » venisse sostituito con un nuovo settore disciplinare, denominato F23G « scienze tecniche di elettrofisiologia e neurofisiopatologia »;

nell'adunanza del 13 giugno 1996, il Cun « esprime il parere che la richiesta non sia accoglibile come tale, mentre è invece integrabile la disciplina "tecniche di elettrofisiologia o neurofisiopatologia" nel settore F23D »;

contemporaneamente, il decreto del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica del 24 luglio 1996, istitutivo dei DU per 14 profili professionali, nell'ordinamento didattico del corso di DU per tecnici di neurofisiopatologia ha confermato il settore F23D, mentre il suddetto parere del Cun venne notificato il 1° agosto all'Ufficio VII-Dipartimento istruzione universitaria per il seguito dell'iter;

il 25 settembre 1996, nell'attivare il corso di DU per Tnfp, in attesa di un intervento conclusivo del Murst, il consiglio del corso di DU dell'università di Bologna adottò il parere espresso dal Cun e integrò il settore disciplinare F23D nei corsi integrati A6 e B4 con la disciplina « tecniche di elettrofisiologia e neurofisiopatologia ». Di conseguenza, l'insegnamento di tale disciplina venne affidato a operatori appartenenti al profilo professionale di Tnfp, dipendenti universitari non docenti, tenendo in considerazione anche il protocollo generale d'intesa, firmato il 31 luglio 1996 per altri DU da parte della regione Emilia-Romagna delle quattro università della regione;

in assenza del previsto intervento ministeriale, ora l'università di Bologna ha disposto l'annullamento della precedente decisione del consiglio del corso di DU, sia per l'inserimento della nuova disciplina e sia per l'affidamento della docenza ai Tnfp dipendenti universitari, perché in contrasto con l'articolo 12 della legge 19 novem-

bre 1990, n. 341, « Riforma degli ordinamenti didattici universitari ». D'altra parte, però, per effetto del protocollo d'intesa regione Emilia-Romagna-università, è stato confermato l'incarico di docenza a personale dipendente ospedaliero;

le stesse problematiche interessano anche i corsi di DU degli altri tredici profili professionali e, pertanto, oltre a costituire un serio ostacolo per il regolare proseguimento dell'attività didattica per il secondo semestre 1996-1997, rischiano anche di impedire l'avvio dei corsi per il prossimo anno accademico 1997-1998 —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per:

a) rendere esecutivo il parere del Cun sulla integrazione del settore disciplinare F23D con la nuova disciplina « tecniche di elettrofisiologia e neurofisiopatologia » nell'ordinamento didattico del corso di DU per tecniche di neurofisiopatologia;

b) permettere che l'insegnamento delle discipline di carattere prevalentemente tecnico sia affidato anche al personale universitario non docente, o libero professionista, appartenente ai rispettivi profili dei DU, in analogia a quanto definito per il personale ospedaliero.

(4-09607)

RISPOSTA. — *Con l'atto di sindacato ispettivo in oggetto è stato fatto presente che i tecnici aderenti all'Associazione italiana tecnici di Neurofisiopatologia proposero a questo Ministero che nell'ordinamento didattico del corso di D.U. per tecnico, il settore disciplinare F23D (Scienze infermieristiche e tecniche dalla riabilitazione neuropsichiatrica) venisse denominato F23C (Scienze tecniche di elettrofisiologia e neurofisiopatologia).*

Il CUN, nell'esprimere parere sfavorevole alla richiesta, ha suggerito tuttavia che il settore disciplinare F23D poteva essere integrato con le suddette discipline.

Per ovviare alle anomalie rilevate dall'interrogante, anche in relazione ai soggetti a cui affidare gli insegnamenti nell'ambito

del D.U., con decreto ministeriale del 23 giugno 1997 il MURST ha stabilito l'integrazione al settore disciplinare F23D (scienze infermieristiche della riabilitazione neuropsichiatrica) delle discipline « tecniche di elettrofisiologia e neurofisiopatologia ».

Con nota del 14 luglio 1997 inoltre il Dipartimento Autonomia Universitaria e Studenti del MURST in merito all'affidamento degli insegnamenti tecnico-pratici ha richiamato l'attenzione dei Rettori e Presidi delle Università sedi di Facoltà di Medicina e Chirurgia sulla « ratio della norma che è quella di favorire all'interno delle strutture ove si svolge la formazione, le competenze tecnico professionali, proprie delle specifiche professioni, a prescindere dall'appartenenza al ruolo del Servizio Sanitario Nazionale o Universitario ».

Le indicazioni fornite alle università con la sopracitata nota dovrebbero fugare ogni dubbio interpretativo circa l'applicazione delle disposizioni che disciplinano il personale preposto agli insegnamenti nell'ambito dei D.U.; tali norme sono ovviamente applicabili a tutti i corsi di diploma dell'area sanitaria.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica: Luigi Berlinguer.

POLI BORTONE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 8 della legge 669 del 1996 sta determinando catastrofiche ricadute sulla economia salentina a seguito della paralisi dell'attività dell'Iacp di Lecce, impossibilitata a spendere fondi già stanziati in favore dell'Erp —:

se intenda accedere alla richiesta avanzata dall'Iacp di Lecce di istituire un tavolo di trattative al fine di individuare una soluzione idonea a non penalizzare gli interventi già avviati dallo stesso Iacp salentino. (4-09430)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto intesa a sollecitare*

provvedimenti di deroga al limite previsto dall'articolo 8, comma 3 del decreto-legge n. 669 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1997, onde evitare il blocco delle attività e degli impegni dell'Istituto autonomo case popolari di Lecce.

Al riguardo, si fa presente che, con decreto n. 854159 del 7 luglio 1997, è stata concessa la deroga annuale per il conto n. 96432 intestato al citato istituto.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

RALLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

la signora Biagia Orlando, nata a Caronia (Messina) il 14 agosto 1921 ed ivi residente, attualmente pensionata (codice fiscale RLN BGI 21M54 B804A, ha chiesto alla unità sanitaria locale n. 48 di Sant'Agata di Militello (Messina), di essere sottoposta ad accertamenti sanitari — ai sensi dell'articolo 1 della legge 15 ottobre 1990, n. 295 — da parte della competente commissione medica per l'accertamento delle invalidità civili, al fine di accertare la propria percentuale di invalidità civile, ai sensi della legge 30 marzo 1971, n. 118 e successive modificazioni ed integrazioni, per il riconoscimento, ai sensi delle leggi citate, del diritto alla pensione e l'indennità di accompagnamento ai sensi della legge 11 febbraio 1980, n. 18, e successive modificazioni ed integrazioni;

in data 30 luglio 1996, la commissione sanitaria di Sant'Agata di Militello, dopo aver visitato la paziente, le riconosceva una invalidità dell'85 per cento;

la signora Orlando si è tuttavia sottoposta a perizie di parte che le riscontrano un'invalidità civile pari al 100 per cento e, quindi, ha presentato ricorso avverso la decisione della commissione sanitaria di Sant'Agata di Militello, che non ha provveduto a rivisitare la signora Orlando, entro i centoventi giorni previsti, dalla data di presentazione della domanda, così come

stabilito dall'articolo 7 della legge n. 533 del 1973;

la domanda dovrebbe essere considerata respinta per silenzio-rifiuto;

in data 13 dicembre 1996, la signora Orlando presentava ricorso al Ministero del tesoro - direzione generale dei servizi vari e delle pensioni di guerra, ai sensi dell'articolo 1, comma 8, della legge 15 ottobre 1990, n. 295, per ottenere la riforma della decisione della commissione sanitaria di Sant'Agata di Militello —:

quali iniziative intenda prendere al fine di verificare il reale grado di invalidità della signora Orlando, disponendo, se ne sussista il diritto, la concessione della pensione di invalidità e dell'indennità di accompagnamento, in modo tale che la stessa possa vivere serenamente la propria vecchiaia. (4-10311)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente il ricorso, in materia di invalidità civile, presentato in data 14 febbraio 1997 dalla Sig.ra Biagia ORLANDO avverso il verbale di visita emesso dalla Azienda Sanitaria Locale n. 5, di S. Agata di Militello del 30 luglio 1996, notificato all'interessata il 6 febbraio 1997.*

Al riguardo, si fa presente che il considerevole numero di ricorsi, (circa 120.000 all'anno), da tempo in attesa di trattazione, non ha consentito di istruire la pratica in tempi brevi, né d'altra parte, ricorrevano gli estremi per una sua trattazione anticipata, la quale è prevista soltanto in caso di imminente pericolo di vita del ricorrente o nei casi in cui il riconoscimento dello stato d'invalidità sia necessario per poter accedere ai posti di lavoro riservati alle categorie protette.

Si soggiunge, infine, che i ricorsi sono esaminati da questa Amministrazione in ordine cronologico di presentazione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

RUFFINO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

si sono recentemente conclusi su gran parte del tracciato i lavori per il raddoppio della ferrovia « pontebbana » tra Udine e Tarvisio;

nella fase precedente alla realizzazione dei lavori, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha concordato con la comunità di Magnano in Riviera alcuni impegni atti a ridurre i disagi —

se sia stata progettata e per quando sia prevista la realizzazione delle barriere anti-rumore tra i binari recentemente raddoppiati ed alcune abitazioni del comune;

se siano previsti e quando avranno luogo i lavori per il regolare deflusso delle acque del rio in località Mezzaluna e Predossi;

se le ferrovie dello Stato abbiano la volontà, ed in quali tempi, di cedere le aree occupate dal vecchio tracciato al fine di permettere di razionalizzare la viabilità con la realizzazione di una nuova strada comunale;

in che modo il Ministro intenda intervenire perché siano rispettati gli impegni assunti e per dare urgente soluzione ai disagi sofferti dalla popolazione di Magnano in Riviera. (4-09735)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. hanno informato che i fondi per la realizzazione delle barriere antirumore tra i binari raddoppiati della linea pontebbana ed alcune abitazioni del Comune di Magnano in Riviera, sono stati stanziati.*

Per quanto riguarda la regolazione del flusso del rio Mezzalina e lo smaltimento nelle acque della depressione presso la località di Predossi le F.S. S.p.A. comunicano che nel mese di giugno 1995 sono stati eseguiti lavori di straordinaria manutenzione per lo smaltimento delle acque del rio Mezzalina verso il rio Bosso accertando, di concerto con il Comune di Magnano in Riviera, il regolare deflusso delle acque.

Le F.S. hanno peraltro evidenziato che la particolare ubicazione del rio Mezzalina, che scorre ai piedi di un rilevato stradale, comporta una periodica e adeguata manutenzione che non rientra nelle competenze della società medesima.

Inoltre i lavori di sistemazione della depressione in località Pedrossi non sono stati ultimati perché il contratto d'appalto è stato risolto con l'appaltatore per inadempimento dello stesso.

È comunque previsto per i primi mesi del 1998 il riappalto dei lavori che, oltre alla soluzione idraulica della depressione, potrà prevedere anche l'esecuzione delle barriere antirumore.

Le F.S. S.p.A. confermano inoltre la disponibilità a cedere, con apposita convenzione e alle condizioni che verranno pattuite tramite la Società Metropolis S.p.A., le aree dismesse richieste dal Comune di Magnano in Riviera.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

RUSSO. — *Ai Ministri del tesoro, delle finanze e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la società Italgest spa gestiva le attività di tesoreria dei seguenti comuni in provincia di Napoli: Cimitile, Ottaviano, Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Somma Vesuviana, Pompei, Boscotrecase, Boscoreale, Santa Anastasia, Calvizzano;

la summenzionata società è oggetto di una indagine dell'autorità giudiziaria per presunti ammanchi ed inadempimenti nei confronti delle amministrazioni comunali interessate;

la suddetta società ha di fatto licenziato tutti i 44 dipendenti che consentivano di svolgere il servizio di tesoreria;

il decreto-legge n. 77 del 25 febbraio 1995 ha profondamente innovato la legislazione preesistente in materia di tesoreria, lasciando la possibilità di svolgere tale

attività solo alle aziende di credito o ai concessionari della riscossione;

per effetto del richiamato decreto la società Italgest ha proceduto al licenziamento dei lavoratori addetti alle tesorerie i cui appalti sono scaduti e procederà in maniera analoga per quelli in scadenza;

al decreto n. 669 del 21 dicembre 1996, articolo 31, convertito, con modificazioni, in legge 28 febbraio 1997, n. 30, all'articolo 5 è stato inserito il comma 3-bis che prevede: « Per il trasferimento dei servizi di riscossione dei tributi e di tesoreria di cui al decreto-legge 25 febbraio 1995, n. 77, in materia di garanzia dell'occupazione e del personale, gli enti locali, all'atto del trasferimento stesso, possono prevedere che siano applicate le norme di cui all'articolo 122 del decreto del Presidente della Repubblica 28 febbraio 1988, n. 43, concernenti la regolamentazione del settore »;

le novità indotte dal citato comma 3-bis dell'articolo 5 della legge n. 30 del 28 febbraio 1997 meritano una attenta valutazione in sede tecnica e politica —:

quali iniziative siano state adottate e con urgenza per evitare che gli ammanchi registrati portino al dissesto finanziario comuni ignari ed incolpevoli penalizzando ulteriormente i cittadini di un'area già tanto vessata e tartassata;

quali concrete iniziative siano state assunte con tempestività per evitare un ulteriore tracollo occupazionale per personale tanto qualificato e seriamente impegnato in attività tanto delicate;

se non sia utile ed opportuno prevedere il subentro alle attività in gestione della tesoreria di tutti i comuni interessati di una banca o di un *pool* di banche che potrebbero così garantire i livelli di qualità di servizio ed anche quelli occupazionali.

(4-09628)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la Società ITALGEST, la quale gestisce il ser-*

vizio di tesoreria per conto di alcuni comuni della Provincia di Napoli.

Al riguardo, si fa presente che nel mese di febbraio u.s., in occasione delle verifiche ispettive di competenza del Ministero del tesoro, i dirigenti incaricati hanno constatato che non poteva essere espletata alcuna verifica in quanto l'Autorità Giudiziaria, a seguito di inchieste avviate dalle Procure della Repubblica di Napoli e di Nola, oltre all'emissione di provvedimenti restrittivi della libertà nei confronti dei titolari della citata Italgest, aveva predisposto il sequestro di tutta la documentazione contabile relativa all'attività svolta dal tesoriere.

In tale occasione, inoltre, si è avuta notizia che presso il Ministero dell'interno sono stati avviati incontri tra i responsabili, politici ed amministrativi, di quel Dicastero con il Prefetto di Napoli ed i Sindaci dei vari Comuni interessati, al fine di individuare idonee soluzioni a salvaguardia dell'occupazione dei dipendenti della società Italgest, nonché a sostegno dei singoli Comuni, che avessero subito danni per effetto delle indebite appropriazioni di fondi comunali da parte del Tesoriere,

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Laura Pennacchi.

RUSSO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere —* premesso che:

il signor Raffaele Fusco è stato assunto in data 5 ottobre 1961 presso la società Aerfer a Capodichino (Napoli);

il signor Raffaele Fusco è poi passato il 1° gennaio 1972 all'Aeritalia;

il signor Raffaele Fusco è ancora passato il 21 dicembre 1990 all'Alenia;

il signor Raffaele Fusco è infine approdato il 31 dicembre 1993 alla Officina Aeronavale e di seguito fino al 29 dicembre 1995;

il signor Raffaele Fusco è beneficiario di un assegno di invalidità;

negli accordi con le organizzazioni sindacali, a livello ministeriale, era prevista la rotazione del personale in cassa integrazione guadagni straordinaria;

tale rotazione non è stata mai attuata;

il signor Raffaele Fusco a tal proposito ha presentato ricorso in data 21 marzo 1993 avverso la Officine Aeronavali spa di Venezia;

con sentenza del pretore di Napoli in data 14 dicembre 1995 si riconosce l'illegittimità del comportamento dell'azienda Officine Aeronavali;

il signor Raffaele Fusco informava l'azienda in data 18 dicembre 1995, alla luce della sentenza del 14 dicembre 1995, della propria disponibilità;

le Officine Aeronavali comunicava successivamente al signor Raffaele Fusco che essendo in possesso dei requisiti di anzianità veniva posto automaticamente in prepensionamento o in mobilità;

la succitata nota aziendale veniva impugnata dal signor Raffaele Fusco;

la Officine Aeronavali ribadiva con lettera raccomandata a mano del 9 gennaio 1996 il prepensionamento e trasmetteva al signor Raffaele Fusco il libretto di lavoro ed il modello DS22;

in pari data sia il libretto di lavoro che il modello DS22 venivano presentati alla Scica di Pomigliano d'Arco (Napoli), territorialmente competente per la reinscrizione nelle liste di disoccupazione;

la Scica di Pomigliano trasmetteva copia della documentazione alla sede Inps di Nola (Napoli);

la sede Inps di Nola (Napoli) in data 29 aprile 1996 rigettava la richiesta di presentazione e dava comunicazione al signor Raffaele Fusco;

in data 24 giugno 1996 il signor Raffaele Fusco ricorreva avverso il provvedimento dell'Inps sede di Nola;

ripetutamente in sede di conciliazione l'azienda è stata dichiarata contumace, no-

stante ogni buona disponibilità offerta dal signor Raffaele Fusco;

la situazione descritta ha prodotto il risultato kafkiano di un uomo, già lavoratore per lungo tempo, espulso dal mondo del lavoro perché si riteneva avesse i requisiti per il pensionamento, con dubbia procedura, e privo di pensione praticamente sul lastrico;

tale situazione è stata già descritta dal signor Raffaele Fusco al Ministro del lavoro e della previdenza sociale con lettera del 12 luglio 1996 ed al Presidente della Repubblica con lettera dell'8 aprile 1997, ma non ha ottenuto peraltro alcuna concreta risposta —:

quali concrete iniziative si intendano adottare con urgenza per individuare responsabilità omissive e comportamenti superficiali che hanno condotto all'exasperazione il signor Raffaele Fusco;

quali misure si intendano adottare con celerità per porre fine ad una così evidente ingiustizia. (4-10774)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, con la quale la S.V. On.le chiede notizie in merito al rigetto della richiesta di indennità di mobilità presentata dal sig. Raffaele FUSCO alla sede INPS territorialmente competente, si rappresenta quanto segue.

In via preliminare, si fa presente che l'indennità di mobilità è incompatibile con la pensione di vecchiaia e con gli altri trattamenti pensionistici diretti a carico dell'assicurazione generale obbligatoria dei lavoratori dipendenti (articolo 5, L. 236/93).

Il lavoratore che è titolare di pensione o assegno di invalidità — ai sensi dell'articolo 2, comma 5, della legge n. 451 del 1994 — all'atto dell'iscrizione nelle liste di mobilità ha facoltà di effettuare l'opzione tra tali trattamenti e l'indennità di mobilità. In caso di opzione per quest'ultima, l'erogazione dell'assegno o della pensione di invalidità resta sospesa per il periodo di fruizione del predetto trattamento, ovvero, in caso di sua corresponsione anticipata, per il periodo

corrispondente all'ammontare della relativa anticipazione del trattamento di mobilità.

La domanda di indennità di mobilità presentata dal Sig. Raffaele FUSCO, in data 9.1.96, a seguito del licenziamento decorrente dal 29.12.95, è stata respinta in quanto l'interessato, che godeva già di un assegno di invalidità, non si è avvalso della facoltà di opzione prevista dalla normativa summenzionata.

Peraltro, l'importo percepito dall'interessato quale titolare di assegno di invalidità è superiore a quello che lo stesso avrebbe percepito quale titolare di indennità di mobilità.

Si rappresenta, infine, che il vantaggio che il Sig. Raffaele FUSCO avrebbe potuto ottenere optando per l'indennità di mobilità, sarebbe stato quello di cristallizzare, ai sensi dell'articolo 6, comma 10-bis, della L. n. 236 del 19 luglio 1993, l'età pensionabile a sessant'anni anziché attendere quella prevista dalla tabella A di cui all'articolo 1 della legge n. 503/92, che ha elevato gradualmente il predetto requisito anagrafico.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Tiziano Treu.

SICA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

Matera è l'unica città capoluogo di provincia non servita dalle ferrovie dello Stato. Vi sono solo le ferrovie Appulo Lucane (FAL) che la collegano a Bari, che dista circa 60 km. Tale distanza viene percorsa in oltre 90 minuti, rendendo spesso molto più conveniente l'uso dell'automobile. Questo appesantisce molto il traffico sulla statale Matera-Bari, una strada a sole due corsie che, tuttavia, deve servire a tutto il traffico civile e commerciale, che dalla città pugliese si dirige verso la Basilicata, la Calabria e il Salernitano;

la vicinanza di Bari a Matera rende il capoluogo pugliese una meta importante per molti materani, che li lavorano e che, perciò, vi si recano tutti i giorni;

le FAL attualmente hanno una gestione deficitaria: l'attuale dirigenza non si è mai preoccupata di avviarne il risanamento, tant'è che ancor oggi l'azienda presenta disavanzi spaventosi. I ricavi annuali rappresentano solo l'8 per cento circa delle spese (9 miliardi di lire di entrate contro 112 miliardi di lire di uscite, secondo dati riferiti al 1994). Questa dirigenza, con molta leggerezza, ha avviato spese per diversi miliardi, quali l'automotrice doppia per servizio metropolitano, che è un residuo arcaico di un sistema di trasporto che andrebbe rinnovato radicalmente. Inoltre mantiene da anni in esercizio un treno turistico a vapore che è costato non meno di un miliardo e mezzo di lire, e che costa circa 150.000.000 milioni all'anno per il solo suo mantenimento in efficienza: tale treno effettua due o tre corse all'anno;

l'unico provvedimento che l'azienda intende prendere per incrementare le entrate è quello di sopprimere l'abbonamento mensile ridotto per i pendolari, con l'istituzione di un nuovo titolo di viaggio dal costo triplicato —:

se, di fronte ad un disavanzo di gestione così importante, il Ministro non ritenga opportuno ordinare accertamenti amministrativi ed, eventualmente, della Corte dei conti per appurare, tra l'altro, se tutte le spese di investimento sostenute dall'azienda erano autorizzate;

se non ritenga opportuno rimuovere l'attuale dirigenza e sostituire l'attuale commissario che non si è mai preoccupato di avviare un reale processo di risanamento della Fal anche tenendo presente che diversi procedimenti giudiziari a suo carico risultano all'interrogante aperti da qualche tempo presso le Procure di Roma e Bari;

se il Ministro non ritenga più giusto avviare il risanamento di queste ferrovie non penalizzando ulteriormente i cittadini che hanno già il disagio di una sede lavorativa lontana e che, di fronte ad un aumento così consistente dei costi potrebbero preferire l'automobile, con un tempo di percorrenza di gran lunga inferiore (50

minuti) a quello impiegato dal treno delle FAL, ma con peggioramento ulteriore del traffico sulla statale Matera-Bari;

se non reputi opportuno prendere in seria considerazione l'ipotesi di un concreto ammodernamento di tale linea, per ridurre in maniera consistente gli attuali tempi di percorrenza tra Bari e Matera.
(4-01909)

RISPOSTA. — *La linea ferroviaria Matera-Altamura-Bari di circa km 76 è servita quotidianamente da n. 13 coppie di treni, integrati da n. 8 coppie di autobus.*

Il tempo di percorrenza dei treni dell'intero percorso è di 90 minuti, di cui 33 minuti per la tratta Matera-Altamura di soli km 27.

La limitata velocità commerciale della linea è dovuta:

a) *al percorso accidentato della tratta Matera-Altamura;*

b) *alla particolare configurazione dei piazzali di stazione;*

c) *al tipo di esercizio, condizionato dagli impianti di sicurezza del tipo a filo.*

I provvedimenti in corso di adozione per ridurre i tempi di percorrenza sono:

a) *variante plano-altimetrica tra le stazioni di Marinella e Venusio, ove l'attuale profilo plano-altimetrico presenta brevi rettilinei raccordati da curve di raggio pari a metri 100 su livellate di pendenza notevole che consente una velocità massima di 40 km/h. La progettazione esecutiva delle opere relative alla suddetta variante da realizzare con i finanziamenti ex legge n. 910/1986 è stata approvata con decreto dirigenziale del 4 settembre 1995;*

b) *gli attuali piazzali di stazione sono realizzati con schemi di tipo superato che ritardano le operazioni di ricevimento dei treni. In particolare il piazzale di Altamura, dotato anche di binario di ricevimento dei treni in arrivo da Gravina, ha una configurazione tale che, per esigenza di sicurezza, un treno proveniente da Matera non può*

essere ricevuto in stazione se, contemporaneamente è in arrivo un treno da Gravina o da Bari.

Una più razionale sistemazione del piazzale, unitamente ad altri undici della linea, è stata elaborata dalle Ferrovie appulo-lucane ed i relativi progetti sono stati approvati con nota del 1° marzo 1996 e la relativa spesa, su favorevole parere del comitato delle gestioni, è stata approvata con nota del 20 febbraio 1996. L'iter delle procedure risulta tuttora in corso;

c) *il regime di circolazione treni vigente sulla linea, tutta a binario unico, è quello del giunto telefonico.*

Gli apparati di stazione, se si eccettuano quelli di Bari e Modugno, sono ancora del tipo a filo. Con i fondi ex legge n. 910/1986 è stato predisposto ed approvato un progetto per dotare l'intera linea A.C.E.I. con blocco automatico conta assi. I lavori sono già stati consegnati.

Un ulteriore provvedimento per ridurre i tempi di percorrenza consiste nel completamento del rinnovo dell'armamento da Altamura a Marinella per complessivi 12 km circa.

L'automotrice doppia di cui è cenno nell'interrogazione, è il prototipo di un rotabile articolato realizzato, utilizzando parte dei componenti di due automotrici Breda gr. 120, dal R.T.I. Fiat-Fiore.

Il prototipo, il cui progetto è stato approvato previo parere favorevole della Commissione di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, può considerarsi un rotabile praticamente nuovo in quanto rifatto nelle parti essenziali ed il costo, definito in lire 1.482.820.000 più IVA, può ritenersi soddisfacente se si considera la spesa necessaria per la revisione generale di due rotabili Breda nonché la realizzazione delle migliorie apportate (aria condizionata, aumento della potenza di trazione, ecc.).

Risulta che il treno turistico, denominato Murgia Express, è stato rimesso in efficienza in economia e con maestranze aziendali e che l'utilizzo di tale treno, per finalità turistiche e di immagine aziendale, avviene se richiesto da gruppi di utenti, ed è comunque tale da coprire i costi di gestione.

In un primo periodo l'impiego del treno era stato demandato ad una agenzia turistica mediante convenzione.

In materia tariffaria si informa che a seguito di specifico provvedimento ministeriale la Gestione commissariale governativa delle Ferrovie appulo-lucane sta provvedendo ad allineare gradualmente le proprie tariffe a quelle in vigore su tutte le altre aziende di trasporto.

Per quanto concerne, infine, la gestione delle ferrovie di cui trattasi, si fa presente che, come dettato nell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (di accompagnamento alla finanziaria 1997), con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, è stata affidata alle Ferrovie dello Stato S.p.A., a decorrere dal 1° gennaio 1997, la ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa e la gestione, per un periodo massimo di tre anni, dei servizi di trasporto da esse esercitati e successivamente, ai sensi della legge n. 59 del 1997, gli enti locali saranno delegati a svolgere i compiti di programmazione e amministrazione dei predetti servizi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione e per la funzione pubblica e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:*

se risulti al Governo che nella « tele-novela » politica, affaristica e giudiziaria dell'alta velocità ferroviaria abbia trovato posto anche il mercanteggiamento tra la Tav e le amministrazioni regionali provinciali e comunali interessate dal percorso dei treni veloci;

se risulti che in tale contesto, oltre a discutere del tracciato progettuale e dei riflessi che questo avrà sugli impatti ambientali dei siti, siano state oggetto di mercanteggiamento anche l'ubicazione delle stazioni intermedie tra i grandi centri urbani, come ad esempio la cosiddetta « sta-

zione medio padana » tra Milano e Bologna, che, inizialmente prevista in provincia di Parma, era stata oggetto di dibattito locale circa il fatto se fosse meglio individuarla o meno in concomitanza del quartiere fieristico di Baganzola;

se risulti al Governo inoltre che successivamente, in una riunione tenutasi a Bologna, presenti l'assessore regionale ai trasporti e lo stesso Ministro dei trasporti, si era deciso di individuarla in provincia di Reggio Emilia, sollevando illazioni circa un possibile intervento in tal senso da parte dello stesso Presidente del Consiglio dei ministri, se non sia opportuno, per scelte strategiche che investono l'efficienza futura del sistema di trasporto nazionale, conferire la facoltà decisionale alla componente tecnica della programmazione delle linee ferroviarie e delle stazioni di smistamento, anziché a concessi politici e forse affaristici di dubbia finalità e se, proprio per la stazione medio-padana, tale struttura non abbia da tempo individuato l'ubicazione in provincia di Parma, ma non nella città capoluogo, bensì a Fidenza, nodo strategico da sempre per l'interconnessione tra la ferrovia Milano-Bologna con la Pontremolese;

se infine, nell'auspicare la totale revisione, se non la revoca, della concessione alla Tav, anche alla luce delle attuali e probanti future novità in campo giudiziario, e lo studio eventuale della tratta Milano-Bologna più consona ad una progettazione di potenziamento ferroviario, anziché la brutale volontà di sperpero del denaro pubblico, non ritengano utile che il Governo definisca chiaramente quello che deve risultare nella competenza della programmazione nazionale dei trasporti e quella che deve risultare nella competenza della « programmazione territoriale locale ». (4-07837)

RISPOSTA. — *L'Accordo quadro firmato il 29 luglio 1994 tra l'Amministrazione, la F.S. S.p.A., la TAV S.p.A. e la Regione Emilia-Romagna stabilisce che il quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Milano-Napoli costituisce un intervento strategico*

per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e, nella tratta emiliana, un efficiente sistema di trasporto regionale e locale, in grado di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità di persone e merci.

Gli interventi connessi al quadruplicamento veloce della linea Milano-Firenze sono:

attuazione del Servizio ferroviario regionale;

potenziamento del trasporto ferroviario merci;

riqualificazione delle aree ferroviarie urbane;

integrazione funzionale del nodo di Bologna della nuova linea Milano-Firenze con le linee di trasporto pubblico metropolitane e suburbane.

L'attuazione del Servizio ferroviario regionale costituisce priorità assoluta per la riorganizzazione della mobilità delle persone a livello regionale e, in relazione a detta priorità, dovrà essere verificata la compatibilità delle fasi attuative dei servizi ferroviari dei diversi bacini provinciali.

L'Accordo quadro inoltre istituisce un comitato regionale di garanzia presso la Regione Emilia-Romagna con il compito di:

verificare l'attuazione degli impegni nei modi e nei tempi previsti;

elaborare il programma degli interventi da proporre per il finanziamento nell'arco temporale di realizzazione del quadruplicamento veloce con i prossimi contratti di programma e con i piani di investimenti dell'Amministrazione;

supportare gli enti competenti per l'elaborazione degli studi preparatori e i programmi relativi ai singoli bacini provinciali.

Il suddetto comitato è composto da otto membri: uno designato dall'Amministrazione, tre nominati dalla Regione Emilia-Romagna, oltre al Presidente della Giunta regionale o un suo delegato, con funzioni di

presidente del comitato, uno da TAV S.p.A. e due da F.S. S.p.A.

Il comitato si avvale di un gruppo tecnico appositamente costituito, composto da:

tecniche della Regione, delle Province e dei Comuni capoluogo interessati dal progetto di quadruplicamento veloce;

tecniche dell'Amministrazione, di F.S. S.p.A. e di TAV S.p.A.;

tecniche degli enti esercenti le ferrovie minori e delle aziende di trasporto pubblico su gomma;

esperti di volta in volta incaricati sulla base di specifiche necessità.

Inoltre la Regione Emilia-Romagna ha istituito nel 1992 un organo consultivo — la Conferenza di programma — con competenze che riguardano esclusivamente le problematiche legate alla pianificazione dei trasporti, in particolare il progetto alta velocità, gli accordi tra F.S. S.p.A. ed enti locali nelle tratte Firenze-Bologna e Bologna-Milano.

La Conferenza di programma è composta da amministratori delle province e dei comuni interessati dal tracciato alta velocità ed è articolata in due aree di competenze:

area politico-amministrativa, coordinata dall'Assessore ai trasporti della Regione; vi operano l'Assessore alla pianificazione territoriale e all'ambiente, gli amministratori delle Province e dei Comuni;

area tecnico-operativa, presidiata da tecnici della Regione e degli enti locali.

Recentemente ha accolto anche i comitati dei cittadini contro l'alta velocità.

La sua funzione è quella di garantire l'omogeneità degli accordi e delle modalità di realizzazione del progetto, su tutta la tratta.

La Conferenza « delibera » in sede plenaria e svolge una rilevante attività istruttoria organizzata in gruppi di lavoro.

L'ultima Conferenza di programma, svoltasi il 19 dicembre 1996, ha confermato, anche a seguito delle conclusioni del comitato di garanzia, l'utilità della fermata medio-padana che rappresenta una risposta ad

esigenze di mobilità in un bacino comprendente territori della Regione Emilia-Romagna e di regioni limitrofe.

L'ubicazione della fermata medio-padana è stata decisa, d'accordo con gli enti locali, a Reggio Emilia e, inoltre, lungo il tracciato della tratta Bologna-Milano sono previste otto interconnessioni localizzate in prossimità di Melegnano, Piacenza (est e ovest), Fidenza, Parma, Modena (est e ovest) e Lavino.

Le interconnessioni di Melegnano e Lavino sono legate ad esigenze di razionalizzazione e fluidificazione del traffico all'interno dei nodi di Milano e Bologna.

Le interconnessioni di Piacenza sono funzionali alla fermata di alcuni treni alta velocità passeggeri in stazione e a servizio del trasporto delle merci da e per l'area piemontese.

Le interconnessioni di Fidenza e di Parma saranno utilizzate sia per le fermate dei treni alta velocità passeggeri che per istradare i treni merci sulla linea Pontremolese.

Infine, le interconnessioni di Modena saranno a servizio sia del trasporto passeggeri che del trasporto merci da e per l'area delle ceramiche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

TARADASH. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premezzo che:

le Ferrovie dello Stato hanno in programma un « taglio » di treni sulle tratte locali;

secondo notizie diffuse dagli organi di stampa, il « taglio » in questione interesserebbe anche i collegamenti tra Cava dei Tirreni e le località vicine;

come mostrano le statistiche, la regione Campania è quella a più alto valore medio di viaggiatori sui treni soppressi;

ogni giorno migliaia di abitanti di Cava dei Tirreni utilizzano, per ragioni di

studio e di lavoro, i treni-navetta e gli altri collegamenti locali;

gli abitanti di Cava dei Tirreni hanno risposto in maniera fortemente positiva alle campagne di incentivazione dell'uso del mezzo su rotaia nei loro spostamenti, sia verso Napoli sia verso Salerno;

in particolare, l'introduzione del servizio di treni-navetta sul percorso Salerno-Vietri-Cava-Nocera Superiore-Nocera Inferiore ha rappresentato un vero salto di qualità nel trasporto pubblico locale, alleggerendo l'uso del mezzo privato sulla già intasatissima strada statale n. 18 (caratterizzata da un traffico molto intenso di mezzi pesanti), con indubbi vantaggi sul piano della sicurezza. La conferma di questo viene offerta dall'elevato numero di viaggiatori che ogni giorno si sposta tra Cava dei Tirreni e Salerno, numero che peraltro, secondo le stime del comitato utenti dei servizi pubblici cavesi, è tuttora in crescita;

il trasporto verso Napoli, sebbene penalizzato dalla necessità di effettuare un interscambio alla stazione di Nocera Inferiore, da qualche tempo è in costante miglioramento, accompagnato da una crescita del numero di utenti, con ovvi vantaggi, anche in questo caso, per la sicurezza dei viaggiatori, sottratti in questo modo alla intasatissima e pericolosa autostrada Napoli-Salerno;

la recente chiusura dell'autostrada Napoli-Salerno a causa di frane, oltre a richiamare l'attenzione sulla pericolosità della tratta, ha evidenziato ancora una volta l'importanza del servizio ferroviario, senza il quale la città di Cava dei Tirreni si sarebbe trovata di fatto isolata, con i danni che si possono facilmente intuire ai lavoratori ed all'economia locale;

negli ultimi tempi, si era instaurato un rapporto di collaborazione stretta e fattiva tra la direzione del trasporto locale delle Ferrovie dello Stato di Napoli ed i comitati spontanei di viaggiatori cavesi —:

se nei programmi delle Ferrovie dello Stato rientri il « taglio » o la riduzione delle tratte locali in questione;

in caso affermativo, se e quali siano i criteri adottati per giustificare una simile decisione;

se non ritenga opportuno intervenire per impedire che una intera zona della Campania risulti ancora una volta penalizzata da scelte adottate senza tenere conto delle gravissime conseguenze che produrrebbero sui cittadini e sulla economia locale. (4-08788)

RISPOSTA. — *A seguito della riduzione di 321 miliardi di trasferimenti da parte dello Stato, le F.S. S.p.A. predisposero un piano di riorganizzazione dell'offerta secondo le direttive della legge finanziaria.*

Sono, poi, sopravvenuti due nuovi fattori che hanno determinato l'annullamento del piano di riduzione delle linee locali: infatti, da un lato le Organizzazioni sindacali, in sede di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori si sono dichiarate disponibili ad un aumento della produttività pro capite con ridotto costo unitario, dall'altro la direttiva Prodi che invita i Ministri interessati ad incrementare la produzione con contenimento del costo unitario.

Resta, pertanto, invariato il programma attuale dei treni mentre si sta provvedendo alla realizzazione di sette nuovi collegamenti tra Napoli e Salerno, con fermate intermedie a Nocera Inferiore, Torre Annunziata Centrale e Pompei, con un collegamento ogni 20 minuti, nelle ore di punta.

Con il nuovo orario estivo è entrata in servizio la « circumsalernitana » che prevede:

l'istituzione di 60 corse giornaliere nella fascia oraria 5.30-22.30 sul percorso Salerno-Cava dei Tirreni-Nocera Inferiore-Codola-Mercato S. Severino-Baronissi-Salerno e viceversa, con ulteriori fermate intermedie a Vietri sul Mare, Nocera Superiore, Castel S. Giorgio, Fisciano, Pellezzano, Salerno Fratte, Salerno Irno;

la progettazione di parcheggi di interscambio a Salerno, Fratte, Baronissi, Mercato S. Severino, Castel S. Giorgio, Nocera Inferiore e Vietri sul Mare;

la integrazione vettoriale a Mercato S. Severino con le autolinee dell'A.T.A.C.S. per la zona universitaria di Fisciano.

Il progetto, che è il primo esempio, a livello nazionale, di riorganizzazione e gestione congiunta di bacini di traffico definiti territorialmente, sarà seguito dalla realizzazione del servizio metropolitano di Salerno per il quale è stato attivato l'iter di progettazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

ZACCHERA. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:*

da molti anni è stato affrontato il discorso del potenziamento del valico ferroviario italo-svizzero del Sempione, sia con la costruzione dello scalo di « Domo due » — costato diverse centinaia di miliardi di lire — che con lavori sulla stessa linea al fine di permettere il trasporto, soprattutto in galleria, di vagoni ferroviari con sagome particolari e compatibili con il sistema intermodale europeo;

le autorità elvetiche da diversi anni hanno iniziato, e quasi terminato, i lavori nella galleria del Sempione al fine di adeguarsi agli accordi internazionali sottoscritti che prevedono stati di avanzamento cadenzati nei lavori;

non risulta che analoghi lavori siano portati avanti sul versante italiano, con speciale riferimento alla galleria elicoidale di Varzo-Iselle —:

quali siano le effettive scadenze di messa a punto della linea del Sempione in base agli accordi internazionali italo-svizzeri;

quali lavori siano stati effettivamente iniziati, quali siano in progetto, quali siano stati appaltati e se ritengano che verranno osservate le scadenze concordate;

quando si darà corso ai lavori sulla linea ferroviaria Novara-Domodossola, per la quale è prevista l'elettrificazione, e che viene ad assumere la massima importanza per il Sempione, come percorso alternativo alla linea Domodossola-Milano. (4-02944)

RISPOSTA. — *La decisione di attivare un corridoio huckepack (trasporto combinato) attraverso il Sempione è stata formalizzata nel 1994 dai rappresentanti delle Ferrovie svizzere e italiane, in esecuzione dell'accordo trilaterale Italia-Svizzera-Germania fatto a Bonn nel 1991. L'attivazione di tale corridoio, così come l'avvio del servizio di autostrada viaggiante, è previsto formalmente per il 1° gennaio 1999.*

Sull'asse Loetschben-Sempione potranno transitare convogli con autocarri aventi un'altezza da terra fino a quattro metri agli angoli superiori della sagoma, mentre sulla linea di trasporto combinato (gomma su rotaia) sull'asse del Gottardo potranno essere trasportati camions con un'altezza massima di metri 3,80.

Sono previste sette coppie di treni al giorno, ovvero sette convogli in direzione nord-sud e sette in direzione opposta.

Nel contratto di programma 1994-2000, con il quale Società F.S. S.p.A. si impegna a realizzare gli investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete e degli impianti ferroviari, sono previsti notevoli interventi relativi alle linee afferenti l'asse del Sempione ed in particolare:

l'elettrificazione della linea Novara-Domodossola;

l'adeguamento a sagoma della linea Novara-Domodossola-Iselle;

il potenziamento del terminal di Novara Boschetto.

Allo stato attuale i lavori di sistemazione a piano regolatore delle stazioni di Varzo e Preglia risultano completati.

I lavori relativi all'elettrificazione sono stati, invece, completamente progettati ed è imminente l'affidamento relativo alla costruzione delle necessarie sottostazioni elettriche.

È imminente l'aggiudicazione della gara europea per l'esecuzione dei lavori di adeguamento a sagoma della linea.

Infine, è in corso la progettazione della strada di collegamento del terminal di Novara Boschetto alla viabilità principale.

Per il complesso di opere sopra descritto, ammontante complessivamente a 147 miliardi di lire, le F.S. prevedono l'ultimazione entro i primi mesi del 1999.

Inoltre, nell'intento di potenziare il collegamento del valico in questione con il porto di Genova Voltri, la Società ha previsto la realizzazione della bretella di Voltri (che collega gli impianti portuali di Genova con la linea Genova-Borzoli-Ovada) e l'adeguamento del corridoio Voltri-Ovada-Novara-Domodossola-Sempione al transito intermodale (anche per i nuovi contenitori high-cube).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premezzo che:*

le ferrovie dello Stato, attraverso le proprie società — come ad esempio Metropolis — stanno alienando parte del proprio patrimonio;

tra gli altri immobili, sono in corso di alienazione anche quelli siti in Collegno (Torino), in via Cristoforo Colombo 1-3, che interessano molte famiglie, quasi tutte di ex dipendenti delle Ferrovie, che ivi sono da molti anni residenti;

costoro erano interessati all'acquisto ai sensi della legge 23 dicembre 1993, n. 560;

non si riesce però ad addivenire alla stipula degli atti per tutta una serie di difficoltà emergenti (mancanza di accatastamento, variazione successiva dei valori catastali, misurazioni « a spanne » che ri

sulterebbero difformi dalla realtà, definizione dei diversi parametri di valutazione soprattutto di criteri in base ai quali stabilire le situazioni manutentive e di conduzione);

più volte gli inquilini si sono rivolti al Ministro per avere chiarimenti, ma le loro istanze non risultano essere state riscontrate —:

se sia a conoscenza di questa situazione, se abbia dato riscontro alle istanze a lui rivolte — l'ultima in data 31 ottobre 1996 — e cosa abbia fatto od abbia in animo di fare per verificare quanto denunciato dagli inquilini;

quali direttive siano state impartite alle Ferrovie dello Stato, e per esse alla società Metropolis, per una dismissione razionale del patrimonio immobiliare disponibile, soprattutto nella zona di Torino, e particolarmente a Collegno. (4-09584)

RISPOSTA. — *Risulta che i 16 alloggi siti in Collegno (TO), in Via Cristoforo Colombo nn. 1-3 sono stati inseriti nel piano di vendita 1996, approvato da F.S. il 30 gennaio 1996 e della loro alienazione si occupa l'Ufficio territoriale di Torino della Metropolis S.p.A., società istituzionalmente preposta alla gestione e dismissione del patrimonio ferroviario.*

Detto Ufficio, per poter procedere alla vendita, ha dovuto effettuare verifiche e rettifiche catastali, rese necessarie dal fatto che alcuni conduttori avevano apportato modifiche agli alloggi e/o alle relative pertinenze. Le misurazioni necessarie sono state effettuate in presenza degli interessati che hanno sottoscritto il relativo verbale.

La situazione dei predetti alloggi è la seguente:

i conduttori di 5 alloggi non hanno ancora manifestato interesse all'acquisto;

i conduttori di 2 alloggi hanno rinunciato all'acquisto;

il conduttore di 1 alloggio non ha ancora maturato i cinque anni di conduzione richiesti dalla legge 560/1993;

per i rimanenti 8 alloggi, la maggiorazione delle rendite catastali nella misura del 5% - disposta dalla legge 662/1996, articolo 3, commi 48 e 52, lettera b) e ritenuta, secondo la linea interpretativa originariamente seguita da F.S., rilevante ai fini della determinazione del prezzo di acquisto ai sensi della legge 560/1993 — ha comportato l'invio agli acquirenti di una nuova lettera di impegno all'acquisto determinando, così, il differimento della vendita.

Le F.S. S.p.A. hanno fatto presente a tale riguardo, in seguito all'affermarsi di divergenti interpretazioni circa il significato da attribuire alla rivalutazione del 5% — considerata rilevante ai soli fini delle imposte e non anche agli effetti della determinazione del prezzo di vendita — di aver presentato apposito quesito al Ministero dei lavori pubblici e, nelle more, di aver riformulato le proposte di vendita senza tener conto della rivalutazione, ma con diritto di F.S. di richiedere all'acquirente il relativo conguaglio nel caso in cui il parere del Ministero dei lavori pubblici dovesse confermare l'applicabilità della rivalutazione in questione.

Le F.S. S.p.A. precisano infine che, comunque, Metropolis S.p.A. già dispone delle necessarie procure a vendere.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.