SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 105

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dall'11 al 17 marzo 2004)

INDICE

BATTISTI: sui finanziamenti erogati dalla Presidenza della Giunta regionale del Lazio (4-06124) (risp. LA LOGGIA, *ministro per gli affari regionali)* *Pag.* 5789

BIANCONI: sul pagamento del canone di abbonamento al servizio telefonico (4-06191) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)* 5790

CASTAGNETTI: sul verbale di conciliazione e transazione per il personale delle Poste spa (4-02801) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)* 5792

CICCANTI: sulla soppressione di treni in Abruzzo (4-05796) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5794

CORTIANA: sui servizi *dialer* (4-05542) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)* 5797

COSTA: sul maltempo verificatosi in provincia di Lecce nel novembre 2003 (4-05696) (risp. GIOVANARDI, *ministro per i rapporti con il Parlamento)* 5800

CREMA: sull'organico dei vigili del fuoco di Porto Marghera (4-04958) (risp. BALOCCHI, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5801

sulla creazione di una zona di pesca e tutela ambientale nel mare Adriatico (4-05370) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)* 5804

CURTO: sulla criminalità nel comune di San Pancrazio Salentino (4-04962) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* *Pag.* 5808

sugli episodi di intimidazione ai danni di amministratori della provincia di Taranto (4-05427) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5809

sugli episodi di intimidazione ai danni di amministratori della provincia di Taranto (4-05486) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5811

DANIELI Paolo: sull'invasione della sede dell'AVEPA di Padova da parte di un gruppo di manifestanti (4-05552) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5811

DE PAOLI: sull'utilizzo dei locali della Scuola di polizia di Brescia per lo svolgimento di attività sportive (4-05662) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5813

DONATI: sul servizio ferroviario Eurostar tra Vicenza e Roma (4-04869) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5814

FABRIS: sui messaggi radiotelevisivi in periodo elettorale (4-06195) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)* 5818

IOVENE ed altri: sulla soppressione dell'*intercity* Pitagora (4-05816) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5820

TIPOGRAFIA DEL SENATO (750)

LONGHI, FLAMMIA: sul Corpo nazionale dei vigili del fuoco (4-05523) (risp. BALOCCHI, *sottosegretario di Stato per l'interno)* *Pag.* 5824

MALABARBA, SODANO Tommaso: sull'aeroporto di Sigonella (4-06128) (risp. MARTINO, *ministro della difesa)* 5826

MARTONE: sui rapporti dell'Italia con la Repubblica di Georgia (4-05667) (risp. BONIVER, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)* 5829

sulla somministrazione di sedativi ai clandestini presenti nel centro di permanenza temporanea di Bologna (4-05992) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5832

PASSIGLI: sull'istituzione di un *eurostar* Roma-Milano senza fermata a Firenze (4-05618) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5836

PEDRIZZI: sulla restituzione all'Etiopia della stele di Axum (4-05630) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)* 5838

RIPAMONTI: sull'apertura della stazione ferroviaria di San Donato Milanese (4-04799) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5840

SAMBIN: sugli interventi sulle linee ferroviarie tra Savona e il Piemonte (4-05525) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5841

SODANO Tommaso: sull'attentato ai danni di un assessore del comune di Altavilla Irpina (4-05019) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* *Pag.* 5843

sugli eventi meteorologici che hanno colpito la Campania nel settembre 2003 (4-05190) (risp. GIOVANARDI, *ministro per i rapporti con il Parlamento)* 5844

SPECCHIA: sulla biglietteria della stazione ferroviaria di Brindisi (4-05506) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5846

sulla biglietteria della stazione ferroviaria di Brindisi (4-05989) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5847

sulla biglietteria della stazione ferroviaria di Brindisi (4-05990) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5848

STANISCI: sulla biglietteria della stazione ferroviaria di Brindisi (4-05999) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 5848

TOIA: sul Corpo nazionale dei vigili del fuoco (4-05097) (risp. BALOCCHI, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5851

TONINI: sulla costruzione della nuova sede della questura di Pistoia (4-05348) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 5854

BATTISTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli affari regionali.* – Premesso che:

il Vice Presidente del Consiglio Regionale del Lazio On. Renzo Carella ha presentato un dossier relativo ai finanziamenti erogati dalla Presidenza della Giunta i cui dati appaiono allarmanti, in quanto evidenziano, se confermati, un'anomala gestione dei fondi pubblici per oltre 5 milioni di euro nell'anno 2002;

oltre a sagre di ogni tipo molte associazioni sembrerebbero legate a esponenti del centrodestra come l'ASI Ciao, l'Alleanza Sportiva Italiana, Per gli Italiani nel mondo, ed altre;

tutto ciò si è verificato, nonostante solenni promesse di tagli e risparmi alla spesa pubblica, ove si pensi ai 15.000 euro alla Fondazione Giorgio Almirante per il premio di drammaturgia nazionale, ai finanziamenti e pubblicazioni di centrodestra e alla pubblicità in periodici vicini al Governo della Regione,

si chiede di sapere quale sia l'esatta consistenza di tali finanziamenti, nonché i singoli destinatari.

(4-06124)

(12 febbraio 2004)

RISPOSTA. – In riferimento all'atto parlamentare indicato in oggetto, e sulla base degli elementi forniti dal Presidente della Regione Lazio, si comunica quanto segue.

L'erogazione dei contributi economici concessi in occasione di manifestazioni, mostre, convegni, seminari, iniziative culturali, scientifiche, turistiche e sporive è disciplinata dalla delibera della Giunta regionale del Lazio n. 294 dell'8 febbraio 2000 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio, parte I e II, n. 7 del 10 marzo 2000), di aggiornamento della deliberazione n. 4081 del 21 luglio 1999 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio, parte I e II, n. 22 del 10 agosto 1999).

Tale deliberazione determina i criteri e le modalità per la concessione dei contributi, ne prevede i casi di ammissibilità e di esclusione, disciplina le modalità di inoltro delle richieste e la documentazione che alle stesse deve essere allegata.

La stessa deliberazione al punto *e)* recita: «Di dare delega al Presidente ad individuare, valutare *(omissis)* e quindi determinare l'ammontare del contributo economico relativo alle richieste presentate dai vari organismi, secondo la disponibilità del bilancio. Per quanto concerne i contributi da imputare sul capitolo relativo all'utilizzazione del contributo degli istituti di credito che gestiscono il servizio di tesoreria regionale, la delega di

cui sopra viene conferita al Presidente congiuntamente all'Assessore economia e finanza regionale».

Si riporta un breve prospetto esplicitante lo stato dei contributi rapportato agli anni in esame:

Anno 1999 – Arrivate	478	Concessi	221-46%
Anno 2000 – Arrivate	613	Concessi	194-32%
Anno 2001 – Arrivate	711	Concessi	227-32%
Anno 2002 – Arrivate	790	Concessi	266-34%
Anno 2003 – Arrivate	441	Concessi	43 al 27.05.03

Il Ministro per gli affari regionali
LA LOGGIA

(11 marzo 2004)

BIANCONI. – *Al Ministro delle comunicazioni*. – Premesso che:

numerosi cittadini denunciano il comportamento di Telecom Italia S.p.A. nei confronti degli utenti del servizio telefonico, comportamento che ritengono sia particolarmente iniquo;

tale comportamento iniquo consiste nella imposizione di una spesa fissa, in passato chiamata «canone» ed oggi abbonamento, pari a 22,72 euro circa ogni bimestre, a cui vanno aggiunti 4,54 euro a titolo di IVA;

questa spesa fissa, oltre che assolutamente sproporzionata, appare del tutto priva di valide ragioni giustificatrici, in quanto l'utente paga le spese di impianto e di allacciamento, paga l'apparecchio telefonico con relative manutenzioni, paga naturalmente gli scatti, ed inoltre è tenuto a versare un deposito che frutta interessi soltanto a favore di Telecom Italia S.p.A.;

la spesa fissa dell'abbonamento crea grosse sperequazioni e pesanti disparità di trattamento fra gli utenti, colpendo in particolare i piccoli e medi consumatori;

tale iniqua disparità di trattamento appare veramente intollerabile; basti pensare che il costo dell'abbonamento equivale al costo di ben 2000 scatti e viene fatto pagare anche nei casi in cui non sia stata effettuata alcuna telefonata;

l'incidenza della suddetta spesa fissa risulta particolarmente gravosa nei confronti dei piccoli utenti anche perché, dal 1° febbraio 2002, è stata soppressa l'agevolazione del «basso traffico», che comportava una riduzione del 50 per cento sul canone e del 60 per cento fino a 12.700 vecchie lire di telefonate;

considerato che:

facendo una valutazione dei costi mediamente sostenuti da un piccolo utente, si evince che l'incidenza del canone-abbonamento risulta molto superiore a quella delle chiamate effettuate;

solo eliminando le spese fisse e agendo sul traffico, si ottiene l'equità nella spesa di ciascun utente e, quindi, la parità di trattamento,

non essendo ammissibile, né legittimo, che chi più consuma meno spenda, e chi meno consuma più spenda,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, intenda intraprendere al fine di porre rimedio a questa situazione di palese iniquità, anche attraverso l'abolizione totale e definitiva della spesa fissa e l'aumento del prezzo delle conversazioni, in misura tale da coprire la mancata entrata della spesa fissa.

(4-06191)

(24 febbraio 2004)

Risposta. – Al riguardo si ritiene opportuno far presente che la materia dell'accesso alle infrastrutture di telecomunicazioni, nonché i problemi che possono insorgere fra i gestori del servizio di telecomunicazioni e gli utenti privati, rientrano nelle competenze dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ai sensi di quanto stabilito dalla legge 31 luglio 1997, n. 249.

Ciò premesso si significa che il canone di abbonamento alla società Telecom Italia – di cui l'onorevole interrogante chiede l'abolizione – trova la sua ragione d'essere nella copertura dei costi di realizzazione e manutenzione della linea telefonica di accesso, vale a dire della porzione di rete necessaria a collegare l'utente alla più vicina centrale telefonica di Telecom Italia, collegamento che è ad esclusiva disposizione dell'utente, indipendentemente dall'utilizzazione che ne viene fatta.

È possibile, pertanto, che il costo del canone possa risultare, nel caso che l'utente effettui poche telefonate, superiore o, comunque, sproporzionato rispetto al costo delle telefonate stesse.

Occorre, inoltre, far presente che il mantenimento del canone di abbonamento trova fondamento nel quadro regolamentare in materia di comunicazioni elettroniche; la normativa comunitaria e la conseguente normativa nazionale, infatti, stabiliscono l'obbligo, per l'operatore notificato quale avente una notevole forza di mercato nel settore della telefonia fissa (attualmente esclusivamente Telecom Italia), di adottare un sistema contabile a fini regolamentari (la cosiddetta contabilità regolatoria) nel quale le voci di costo e ricavo relative alla rete di accesso sono separate da quelle relative alla rete di trasporto, ovvero la rete che interconnette tutte le centrali telefoniche dell'operatore e che viene utilizzata per trasportare una chiamata telefonica sul territorio nazionale.

Tale sistema di contabilizzazione permette di verificare che i costi relativi alla rete di accesso siano integralmente coperti dagli introiti derivanti dai canoni di abbonamento e che i costi relativi alla rete di trasporto siano invece coperti dagli introiti derivanti dall'addebito del traffico telefonico.

Attraverso la contabilità regolamentare, inoltre, è possibile vigilare sull'osservanza del divieto di coprire i costi di uno dei suddetti comparti (rete di accesso e rete di trasporto) con i ricavi originati dall'altro (il cosiddetto divieto di sussidio incrociato tra aggregati contabili regolatori).

La disposizione, contrariamente a quanto ritenuto dall'onorevole interrogante, sembra rispondere al principio di equità tra gli utenti: se, infatti, venisse abolito il canone di abbonamento ed i costi della rete di accesso venissero coperti con gli introiti del traffico telefonico, gli utenti che effettuano chiamate telefoniche in misura superiore alla media si vedrebbero addebitati, nella fattura telefonica, non solo i costi fissi (gestione e manutenzione) relativi alla propria linea telefonica, ma anche, in quota parte, i costi fissi relativi alle linee telefoniche di altri utenti che effettuano poche o, addirittura, nessuna telefonata.

A tale proposito si fa presente che, nel corso del 2000, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni aveva riscontrato nei dati contabili di Telecom Italia uno squilibrio tra i costi della rete di accesso e gli introiti derivanti dal canone, per cui a seguito della richiesta della Commissione europea di provvedere ed eliminare tale squilibrio l'Autorità medesima, con delibera n. 487/00/CONS, ha modificato il sistema di controllo dei prezzi agli utenti, consentendo di riequilibrare il rapporto tra costi e ricavi della rete di accesso.

Quanto, infine, alla richiesta di abolire il canone sulla base della considerazione che sono presenti sul mercato offerte commerciali di operatori concorrenti di Telecom Italia che non ne richiedono il pagamento, si fa presente che tali operatori collegano direttamente l'utente attraverso proprie infrastrutture o prendono in affitto da Telecom Italia la linea telefonica dell'utente (cosiddetto accesso disaggregato o «unbundling local loop») pagando, in questo secondo caso, il canone di locazione alla società.

Ne discende che, non sussistendo a carico dei suddetti operatori alternativi alla Telecom il divieto di sussidio incrociato, gli stessi possono coprire i costi derivanti dall'affitto della linea attraverso i proventi di altri servizi come, ad esempio, il traffico telefonico.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(8 marzo 2004)

CASTAGNETTI. – *Ai Ministri delle comunicazioni e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

in data 18 luglio 2001 tra Poste S.p.a. e le Organizzazioni sindacali è stata raggiunta una intesa per l'attivazione del «Fondo di solidarietà per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale delle Poste Italiane S.p.a.»;

a definizione delle procedure avviate *ex* articoli 4 e 24 della legge n. 223/91 in data 17 ottobre 2001, presso la sede del Ministero del lavoro e con la mediazione dello stesso, le Parti si sono incontrate ed hanno sottoscritto un ulteriore verbale di accordo che in parte era attuativo di quello sottoscritto in data 18 luglio 2001;

in base ai predetti accordi le uniche condizioni ostative per l'accesso al fondo erano da ricondursi:

a) alla mancata maturazione, da parte degli interessati, dei requisiti per il pensionamento di vecchiaia o di anzianità entro un arco temporale massimo di 60 mesi dalla data indicata nell'accordo (31 marzo 2002);

b) alla mancanza di esplicita rinuncia, da parte degli interessati, al preavviso ed alla relativa indennità sostitutiva,

si chiede di sapere:

se il «verbale di conciliazione e transazione», predisposto da Poste S.p.a. e sottoscritto o da sottoscrivere dalle Parti interessate innanzi alla competente Direzione Provinciale del lavoro, sia rispettoso delle norme civilistiche e della salvaguardia dei diritti soggettivi ed i vincoli in esso contenuti siano relativi soltanto a quanto *sub a)* e *b)*;

se i contenuti del «verbale di conciliazione e transazione» predisposto da Poste S.p.a. e sottoscritto o da sottoscrivere dalle Parti innanzi alla competente Direzione del Lavoro, siano rispettosi dei citati accordi ed in particolare siano stati rispettati gli accordi relativi alla determinazione dell'ammontare dell'assegno di sostegno al reddito da corrispondere ai soggetti interessati;

in caso di accertate eventuali inosservanze, quali provvedimenti si intenda assumere per il ripristino della legalità e per il rispetto delle normative vigenti.

(4-02801)

(30 luglio 2002)

RISPOSTA. – Al riguardo, nel far presente che a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che rientra nella competenza propria degli organi statutari della società, si significa che non si è mancato di richiedere specifiche informazioni alla stessa, in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante nell'atto parlamentare in esame.

In proposito Poste Italiane ha riferito di avere prestato – in linea con l'obiettivo di raggiungere un sostanziale equilibrio economico-finanziario particolare attenzione alla gestione del personale, attuando una diversa distribuzione delle risorse sul territorio ed una più razionale applicazione degli interessati.

In tale contesto vanno inquadrati gli accordi siglati il 18 luglio, nonché il 17 ed il 18 ottobre 2001, fra la società Poste e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a completamento della procedura di cui alla legge n. 223 del 1991, in base ai quali è stata attuata la risoluzione del rapporto di lavoro del personale che, alla data del 31 dicembre 2001 o del 31 marzo 2002, aveva maturato il diritto alla pensione di anzianità o di vecchiaia.

In base a tali accordi – ha proseguito Poste Italiane – il personale risultato in possesso dei requisiti previsti e fino al limite di 2200 unità ha

potuto avanzare la richiesta di utilizzazione del meccanismo legato al Fondo di solidarietà, previa risoluzione consensuale del rapporto di lavoro.

Quanto all'ammontare dell'assegno di sostegno al reddito, la stessa società Poste ha precisato che gli importi in questione sono stati definiti dall'Istituto Postelegrafonici che, in qualità di ente previdenziale del personale dell'azienda, ha operato i relativi calcoli sulla base dell'anzianità contributiva posseduta da ciascun interessato.

Pertanto, per gli aventi diritto alla pensione di anzianità il trattamento relativo è stato calcolato – in linea con quanto stabilito negli accordi suddetti – in misura pari all'importo che gli stessi avrebbero maturato con il raggiungimento dell'anzianità mancante.

Inoltre, in base all'articolo 9, punti 13, 14 e 15 dell'accordo dell'ottobre 2001, l'assegno straordinario e la contribuzione figurativa correlata sono stati corrisposti previa rinuncia esplicita al preavviso ed alla relativa indennità sostitutiva, mentre nei casi in cui l'importo dell'indennità di mancato preavviso fosse stato superiore all'importo degli assegni straordinari spettanti il datore di lavoro avrebbe corrisposto al lavoratore, in aggiunta agli assegni predetti, sempreché in presenza di formale rinuncia al preavviso, una indennità *una tantum* di importo pari alla differenza tra i trattamenti sopra indicati.

Nel settembre 2001 le parti hanno ritenuto opportuno chiarire che le stesse condizioni sarebbero state applicate al personale di cui al contratto collettivo nazionale di lavoro confluito nel Fondo di solidarietà.

Stando a quanto riferito, si conferma che il verbale di conciliazione e transazione predisposto da Poste Spa è rispettoso delle norme civilistiche e della salvaguardia dei diritti soggettivi e si precisa che il verbale in questione, sottoscritto presso la Direzione provinciale del lavoro (*ex lege* n. 533 del 1973 e successive modifiche ed integrazioni) contiene una richiesta individuale e congiunta, avanzata dal singolo lavoratore (che accede con domanda irrevocabile al Fondo di solidarietà) e dall'Azienda, in modo da conseguire consensualmente il risultato di transigere e conciliare liti passate o eventuali liti future, costituendo un titolo esecutivo.

Relativamente agli accordi in argomento, condotti nel massimo rispetto della normativa vigente, non risultano, peraltro, essere state segnalate irregolarità.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(8 marzo 2004)

CICCANTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che le Ferrovie dello Stato hanno già provveduto a sopprimere, a far tempo dal 16.12.2002, i seguenti treni a lunga percorrenza:

che l'IC (Intercity) 563: Piacenza-Pescara 6,01-11,23 che, in attraversamento del territorio della regione Marche, fermava presso le stazioni

di Pesaro (9,05), Ancona (9,45), Civitanova Marche (10,12) e San Benedetto del Tronto (10,36);

che l'IC (Intercity) 574: Pescara-Piacenza 18,37-23,57 che, in attraversamento del territorio della regione Marche, fermava presso le stazioni di San Benedetto del Tronto (19,19), Civitanova Marche (19,43), Ancona (20,14) e Pesaro (20,50);

che, a far tempo dal 14.12.2003, le Ferrovie hanno ulteriormente soppresso servizi di lunga percorrenza ed essenzialmente:

che l'ES (Eurostar) 9419 Milano-Pescara 17,05-23,23 che, in attraversamento del territorio della Regione Marche, fermava presso le stazioni di Pesaro (20,26), Ancona (20,59), Civitanova Marche (21,22) e San Benedetto del Tronto (21,48);

che l'ES (Eurostar) 9412 Pescara-Milano 5,33-10,55 che, in attraversamento della regione Marche, fermava presso le stazioni di San Benedetto del Tronto (6,05), Civitanova Marche (6,30), Ancona (7,02) e Pesaro (7,36);

che i treni Eurostar in argomento costituivano, sostanzialmente, l'asse principale della movimentazione dei passeggeri di mobilità interregionale ed in particolare del trasporto pendolare per lavoro, oltreché un ottimale mezzo di trasporto rapido di massa per i centri posti a Nord della penisola, raggiungendo Milano in ore che, canonicamente, sono di utilità per chi deve recarvisi per necessità (arrivo a Milano alle ore 10,55) permettendo il ritorno in giornata al luogo di provenienza (partenza da Milano alle ore 17,05);

che tale ulteriore soppressione non è stata oggetto di alcun concordamento con la regione Marche, che peraltro si è trovata nella cogente necessità di dover modificare, senza preavviso, gli orari del trasporto pubblico locale che si relazionavano con tali treni realizzando il servizio di raccolta dell'utenza dalle località interne con mezzi su gomma (autobus) e trasporto da e per le stazioni ferroviarie di fermata degli Eurostar;

che, tale *modus operandi* non si concilia con la dovuta efficienza di un servizio come è quello del trasporto pubblico, con peculiarità di particolare interesse per la collettività, e di fatto finisce con il provocare un disservizio, danneggiando il sistema del trasporto ferroviario e su gomma in ambito locale, oltreché l'appetibilità del servizio pubblico in generale e, di riflesso, quello ferroviario;

che, in dipendenza del depauperamento della possibilità di movimentazione passeggeri in argomento, la regione Marche ha richiesto, inascoltata, la ricollocazione dei due Eurostar, di recente soppressi, in orari di adeguata frequentazione ed il prolungamento dei due treni Intercity 575 e 572 (che servono la tratta Milano-Ancona) fino a Pescara e la fermata degli stessi nelle Stazioni di San Benedetto del Tronto, Civitanova e Porto San Giorgio, così da ridurre il disagio degli abitanti delle province meridionali,

si chiede di sapere:

quali iniziative si intenda assumere nei confronti del singolare comportamento della dirigenza delle Ferrovie dello Stato che ha soppresso

linee ferroviarie di trasporto pubblico di passeggeri che servivano bacini importanti di popolazione come San Benedetto del Tronto senza alcun accordo con l'Ente Regione;

se non si intenda programmare l'attività di funzionamento delle Ferrovie dello Stato tenendo conto delle finalità sociali del trasporto ferroviario, affinché si realizzi un'attività economica avente natura sociale;

se non si ritenga di attivare idonei strumenti amministrativi cogenti affinché la programmazione degli interventi operativi delle Ferrovie dello Stato riguardanti la organizzazione delle linee di trasporto delle fermate sia preventivamente comunicata, con congruo anticipo, agli enti pubblici preposti alla organizzazione del trasporto pubblico locale, al fine di potersi raccordare adeguatamente alle decisioni delle Ferrovie dello Stato SpA.

(4-05796)

(16 dicembre 2003)

RISPOSTA. – Per quanto attiene la questione dei collegamenti ferroviari, in via preliminare si osserva che le questioni sollevate si inseriscono in un quadro caratterizzato, nel settore del trasporto ferroviario, da un delicato momento di transizione dal regime monopolistico a quello della concorrenza del mercato liberalizzato.

Ciò in un contesto di norme italiane e comunitarie che escludono la possibilità di interventi, contributi o aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico.

La questione sollevata riguarda infatti servizi Intercity che, come noto, rientrano tra servizi di trasporto effettuati da Trenitalia Spa in regime di libertà commerciale, senza alcun contributo pubblico e, quindi, senza un controllo diretto da parte dello Stato o delle Regioni. Nel settore dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, inoltre, è stato di fatto disposto fin dal 2002 il blocco degli aumenti tariffari.

Nel merito della questione specifica, la società Ferrovie dello Stato ha comunicato che con la nuova offerta orario del 14 dicembre 2003, l'Eurostar 9419/9412 Milano-Pescara e viceversa, che presentava bassi coefficienti di riempimento rispetto alla percentuale media nazionale, è stato soppresso in quanto nei bacini interessati al collegamento, altri treni, che qui di seguito si elencano, effettuano, sulla stessa relazione ed in prossimità della stessa fascia oraria, le medesime fermate dell'Eurostar in questione.

			PARTENZA		ARRIVO
ES	9412 soppresso	Pescara	5.33	Milano	10.55
IC	562 circolante	Pescara	6.40	Milano	10.50
ES	9419 soppresso	Milano	17.05	Pescara	22.25
IC	573 circolante	Milano	16.50	Pescara	23.15

La Ferrovie dello Stato Spa fanno inoltre presente che tale scelta commerciale è legata anche ad una razionalizzazione dei turni del mate-

riale rotabile della relazione Pescara-Milano, la cui offerta è attualmente costituita da 4 coppie di Eurostar nonché da 2 coppie di treni Intercity.

Il prolungamento fino a Pescara del collegamento Intercity Ancona-Milano e viceversa (526/575) non è al momento realizzabile per motivi tecnici, riconducibili principalmente alla indisponibilità, nonché ai turni del materiale rotabile.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

CORTIANA. – *Ai Ministri delle comunicazioni e per l'innovazione e le tecnologie.* – Premesso che:

la diffusione dell'*e-business* nel nostro Paese necessita della diffusione della fiducia tra gli utenti della rete Internet sia tramite iniziative di comunicazione e formazione che, direttamente, attraverso:

a) la correttezza delle aziende operanti *on line,* siano esse gestori di servizi di connessione che fornitori finali di merci e servizi;

b) la correttezza e veridicità dell'informazione pubblicitaria diffusa *on line*;

c) l'inviolabilità degli strumenti di pagamento utilizzabili sulla rete Internet;

i *dialer* consistono in applicativi *software* distribuiti *on line* ed installati, anche senza richiesta dell'utente, sul proprio elaboratore. Tali applicativi disconnettono l'elaboratore collegato in *dial-up* con il proprio *provider* riattivando una connessione verso servizi telefonici «a valore aggiunto» nazionali ed internazionali, con ingente aggravio di costi telefonici finali per l'utente;

il corrispettivo di tale impropria forma di pagamento diviene esigibile tramite fattura telefonica inviata dall'operatore telefonico con il quale l'utente ha sottoscritto il contratto di fonia urbana e nazionale;

è cosa nota che i *dialer* sono divenuti di fatto strumento di una delle maggiori truffe della storia delle telecomunicazioni italiane. Vengono riferite denunce per attività criminose connesse ai *dialer* in tutta la Penisola. Le principali Associazioni dei Consumatori dichiarano più di 25.000 querele formali per truffa e frode informatica presentate alla polizia postale;

viene altresì stimato che solo una minoranza degli utenti truffati abbia ritenuto di perfezionare querela per truffa. Quindi l'entità del fenomeno presenta dimensioni epidemiche;

i *dialer* vengono presentati presso il grande pubblico come un comodo strumento per realizzare micropagamenti utilizzando la tariffazione telefonica come corrispettivo di transazioni avvenute sulla Rete afferenti servizi come suonerie, accesso a materiale pornografico, appunti scolastici o addirittura semplici consigli sulla linea e l'alimentazione;

al momento l'utente sprovveduto può ancora spendere oltre cento euro all'ora grazie alla connessione su *dialer* internazionali fatturabili da Telecom agli utenti italiani;

la tecnologia dei *dialer* può essere facilmente manipolata per rendere gli applicativi analoghi ad un virus autoinstallante operativo all'insaputa dell'utente finale. I *dialer* legali non rispettano il requisito della individuazione univoca del legittimo titolare. Si rileva la totale inaffidabilità tecnologica di questi presunti mezzi di pagamento;

è bene ricordare che le transazioni *on line* con carta di credito richiedono l'immissione di codice e dati personali ed altre tipologie di pagamento alternative esigono sempre l'uso di *login* e *password* previa registrazione. Viceversa, nel caso dei *dialer*, è sufficiente installare l'eseguibile perfezionando la transazione senza alcun controllo di legittimità del pagante;

tale sistema di pagamento appare pericoloso per i nuclei familiari richiedendo una continua attività di vigilanza sull'operato dei minori in contrasto con le iniziative intraprese da questo Esecutivo per la diffusione dei supporti informatici presso le famiglie italiane;

il rapporto IAB 2003 sulla pubblicità interattiva in Italia segnala investimenti per promozione *on line* di servizi tariffati via *dialer* per 12,5 milioni di euro, più del 12 per cento del totale degli investimenti pubblicitari *on line*. Si rileva la sproporzione di questa cifra se si considera che essa supera largamente gli investimenti di promozione *on line* dei settori auto (5,53%) ed informatica e fotografia (5,32%) attestandosi al secondo posto solo dopo gli investimenti pubblicitari dei Telco (14,27%);

a tale proposito si rileva come nei principali motori di ricerca italiani i *link* sponsorizzati da società che utilizzano *dialer* non indicano la dizione «servizio a pagamento», limitandosi ad inserire la sola parola «dialer», non facente parte dell'italiano corrente e quindi priva di valore segnaletico presso gli utenti meno esperti;

le società acquirenti di numerazioni per servizi di telefonia a valore aggiunto ed utilizzatrici di *dialer* attuano campagne di cooptazione di altri gestori di siti per creare traffico presso il proprio sito utilizzatore di *dialer*. Vengono proposte provvigioni che superano il 40 per cento per cento della tariffa al minuto senza attuare alcun controllo sui siti dei *webmaster* affiliati,

si chiede di sapere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano porre in essere per bloccare la diffusione del fenomeno e le conseguenze criminose da esso scaturenti;

quali siano le valutazioni dei principali gestori italiani erogatori di pubblico servizio e, di fatto, riscossori in maniera indiscriminata per conto delle società utilizzatrici di *dialer;*

con riferimento al punto precedente, quali iniziative si intenda porre in essere per modificare una situazione unica nel contesto europeo ed internazionale;

se *software* insidiosi come i *dialer* non possano essere causa di una mancata alfabetizzazione informatica del Paese a causa della nascita di un clima di sfiducia verso l'uso della rete.

(4-05542)

(6 novembre 2003)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno riassumere brevemente le disposizioni che regolano la materia.

La delibera dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni 6/00/CIR del giugno 2000 – contenente il piano di numerazione nel settore delle telecomunicazioni – ha riservato la numerazione in decade 7 ai servizi Internet (art. 21).

Con la successiva delibera 9/02/CIR del giugno 2002 la medesima Autorità ha espressamente vietato l'utilizzo delle suddette numerazioni in decade 7 (tra le quali i numeri che iniziano con 709) per la fornitura di servizi a valore aggiunto ed, in proposito, l'art. 4, comma 1, stabilisce che la numerazione per i servizi Internet è utilizzabile esclusivamente per l'accesso alla rete Internet e vieta di fornire prodotti e servizi per il tramite dell'addebito all'utente del traffico svolto indirizzato alle numerazioni in parola.

Ne discende che l'ultilizzo della numerazione 709 per la fornitura di servizi a valore aggiunto e di servizi che, per il loro contenuto, sono riconducibili ai servizi *audiotex* non è conforme alle disposizioni suddette.

In merito ai servizi *audiotex* si ritiene opportuno ricordare che la delibera 78/02/CONS della ripetuta Autorità, nell'introdurre disposizioni in materia di fatturazione dettagliata e blocco selettivo di chiamata, ha stabilito che, in caso di fornitura di servizi comunque riconducibili all'*audiotex*, si applicano le disposizioni vigenti in materia, recate dal decreto 13 luglio 1995, n. 385 (*Gazzetta Ufficiale* n. 218 del 18 settembre 1995), «indipendentemente dalle numerazioni attraverso cui vengono offerti tali servizi».

In particolare, tale ultima deliberazione prescrive — all'art. 2, comma 2, ed all'art. 4 – che gli organismi di telecomunicazioni, oltre ad offrire agli abbonati almeno l'opzione del blocco selettivo di chiamata che consenta – con modalità controllata dall'utente – di bloccare i tipi di chiamata verso le numerazioni riportate nell'allegato alla delibera medesima, fra cui sono comprese le numerazioni che iniziano con 709, debbono diffondere, per tali numerazioni, informazioni adeguate ed aggiornate in merito alla disponibilità del blocco selettivo di chiamata suddetto.

In tale contesto in data 10 aprile 2003 l'Autorità predetta ha chiesto alla società Telecom Italia di estendere alle numerazioni individuate nell'allegato alla delibera n. 78/02/CONS lo sbarramento selettivo gratuito delle chiamate in uscita come, peraltro, stabilito dall'allegato 4 al codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259/2003).

Si significa, inoltre, che la stessa Autorità per le garanzie nelle comunicazioni con delibera 9/03/CIR del 3 luglio 2003 – pubblicata nella *Gaz-*

zetta Ufficiale n. 177 del 1º agosto 2003 – ha approvato il nuovo piano di numerazione nazionale nel settore delle telecomunicazioni che, per quanto riguarda i servizi a sovrapprezzo, contiene l'introduzione di specifiche soglie di prezzo.

In particolare per le numerazioni 701, 702 e 709 è stato ribadito il divieto di utilizzo delle stesse per l'offerta di servizi a sovrapprezzo ed è stata prevista una quota massima alla risposta pari a 0,10 euro ed un prezzo massimo al minuto pari a 0,06 euro.

A completamento di informazione si soggiunge che è stato predisposto uno schema di regolamento volto ad adeguare la vigente disciplina al nuovo contesto tecnologico e normativo ed a definire disposizioni puntuali per l'offerta al pubblico dei servizi a sovrapprezzo.

Lo schema di provvedimento in parola, che prevede specifiche norme a tutela dell'utenza, è stato sottoposto alla valutazione degli operatori del settore, delle associazioni degli utenti e dei consumatori in apposite consultazioni ed è in fase di avanzata definizione.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(8 marzo 2004)

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle politiche agricole e forestali*. – Premesso:

che in tutta la giornata di 26 novembre 2003 la provincia di Lecce ed i comuni del Basso Salento sono stati colpiti da violenti ed incessanti nubifragi;

che la violenza del fenomeno è stata tale da causare la chiusura di diverse strade, compresa la statale 174 Nardò-Avetrana, il crollo di alberi, diversi allagamenti e smottamenti, oltre al blocco delle centrali telefoniche ed elettriche;

che diversi abitanti si sono salvati grazie al tempestivo intervento dei Vigili del fuoco;

che le lesioni al patrimonio pubblico e privato sono incalcolabili;

che l'agricoltura è in ginocchio, essendo andate distrutte le coltivazioni di viti e ortaggi;

che in alcuni casi danni irrimediabili hanno provocato gravi conseguenze per la produzione futura e per l'equilibrio finanziario delle imprese, privando molte famiglie dell'unica fonte di reddito, con un ulteriore calo dell'occupazione in un territorio già in grave e lunga crisi per scarsi impulsi ed incentivi allo sviluppo dell'agricoltura;

che la situazione drammatica che si è creata di certo avrà pesanti ripercussioni anche per i prossimi anni,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza dichiarando lo stato di calamità naturale ed al tempo stesso programmando ingenti sostegni per gli investimenti futuri.

(4-05696)

(2 dicembre 2003)

RISPOSTA. – Le rilevazioni tecniche relative all'evento alluvionale che si è verificato nella provincia di Lecce alla fine di novembre 2003 non hanno evidenziato livelli pluviometrici di eccezionale entità e non sono pervenute segnalazioni da parte delle competenti amministrazioni locali relative ai danni a cui l'onorevole interrogante fa riferimento.

Pertanto non si è verificata la sussistenza delle condizioni per la dichiarazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 5, comma 1, legge n. 225 del 1992.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
GIOVANARDI

(11 marzo 2004)

CREMA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno*. – Premesso:

che la città di Venezia è in presenza di un costante rischio industriale: in particolare porto Marghera, ricco di attività produttive, turistiche e di mobilità legate alla presenza del porto stesso e dell'aeroporto, non risulta adeguatamente garantito dal rischio incendi;

che la dotazione di organico e di mezzi dei Vigili del fuoco è carente rispetto alle effettive necessità;

che quanto sopra detto scaturisce da una dettagliata relazione nella quale si fa presente che servirebbero almeno altri 70 Vigili del fuoco, mezzi dotati di autogru, imbarcazioni e elicotteri, e che andrebbe inoltre rafforzato l'organico dei funzionari tecnici per incrementare l'azione di formazione, informazione e prevenzione;

considerato infine che le sedi di Ca' Foscari, della marittima e della caserma di Marghera, in precarie condizioni igieniche, necessitano di urgenti interventi di ristrutturazione,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi urgenti il Governo intenda intraprendere al fine di garantire alla città di Venezia mezzi e organici necessari ad assicurare un adeguato servizio antincendio.

(4-04958)

(15 luglio 2003)

RISPOSTA. – Nei dieci anni antecedenti la formazione di questo Governo le piante organiche dei Comandi provinciali dei Vigili del fuoco e la distribuzione sul territorio delle relative sedi di servizio non sono state adeguate, se non in minima parte, alle reali crescenti esigenze operative.

Gli esigui incrementi di organico previsti dalle leggi n. 246/2000 e n. 175/2001, infatti, non hanno consentito l'aumento delle dotazioni organiche delle singole sedi del territorio nazionale, ma solo l'attuazione di alcune misure prioritarie (ad esempio adeguamento agli *standard* ICAO dell'organico dei Vigili del fuoco addetto al soccorso aeroportuale).

Di conseguenza la carenza di organico lamentata dall'onorevole interrogante con riferimento alla provincia di Venezia, ed in particolare alla città capoluogo, rispecchia una generale situazione di disagio presente su tutto il territorio nazionale.

Nella consapevolezza di ciò, l'Amministrazione dell'interno, implementando una serie di studi e progetti pregressi, alcuni dei quali in fase di attuazione, ha elaborato un progetto pluriennale di sviluppo del corpo nazionale dei Vigili del fuoco che, in un'ottica di maggiore funzionalità e tempestività dei servizi istituzionali, prevede:

il potenziamento dell'organico dei presidi dei Vigili del fuoco già esistenti a livello provinciale (sedi centrali e distaccamenti), secondo parametri collegati a determinati dati dell'ultimo censimento nazionale ISTAT, al numero degli interventi di soccorso tecnico urgente effettuati negli ultimi anni, nonché all'esigenza di rendere omogenea la presenza del corpo nazionale dei Vigili del fuoco sul territorio nazionale;

l'istituzione, nell'ambito del subprogetto «Soccorso Italia in 20 minuti», di circa 470 presidi aggiuntivi, tra distaccamenti permanenti, volontari e misti, individuati in modo da assicurare interventi di soccorso entro venti minuti dall'allertamento del «115» in una parte largamente preponderante del territorio nazionale (resterebbero temporaneamente esclusi dall'intervento in venti minuti circa 5 milioni di abitanti collocati in prevalenza in zone difficilmente raggiungibili per le caratteristiche territoriali, per i quali è stata comunque ipotizzata la realizzazione di un progetto di autoprotezione);

l'adeguamento delle dotazioni organiche delle Direzioni regionali dei Vigili del fuoco ai nuovi compiti assegnati con il decreto del Presidente della Repubblica n. 314/2002, il potenziamento dei nuclei specialistici di soccorso (aeroportuale, portuale, aereo, acquatico, nucleare-biologico-chimico-radiologico, ecc.) e, più in generale, l'adeguamento degli organici ad altri svariati compiti d'istituto (soccorso presso autostrade, ferrovie, gallerie e viadotti, presso sedi di organi costituzionali, ecc.).

L'attuazione del progetto pluriennale richiede, ovviamente, il supporto di specifici provvedimenti legislativi, che prevedano e finanzino i necessari consistenti incrementi di personale.

L'attuale Governo ha iniziato ad incidere in tal senso con la legge finanziaria per il 2003, che ha previsto un incremento della dotazione organica di 230 unità (già assunte) ed ha consentito di procedere all'assunzione di altre 558 unità, come da autorizzazione contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica in data 31 luglio 2003.

Anche nella legge finanziaria per il 2004 sono state inserite misure volte all'assunzione di personale del corpo nazionale dei Vigili del fuoco. Infatti é previsto che la dotazione organica del Corpo nazionale dei Vigili

del fuoco sia incrementata di 500 unità complessive di personale e, in aggiunta, che le Ammninistrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, possano procedere ad assunzioni, nel limite di un contingente di personale complessivamente corrispondente ad una spesa annua lorda pari a 280 milioni di euro, immettendo prioritariamente in servizio gli addetti ai compiti connessi a vari settori di particolare delicatezza, tra i quali il soccorso tecnico urgente e la prevenzione e vigilanza antincendi.

Si soggiunge che il decreto-legge 30 gennaio 2004, n. 24, ha previsto all'articolo 2 un incremento di altre 500 unità della dotazione organica del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Un ulteriore incremento di personale, questa volta volontario, si potrà registrare a seguito dell'attuazione, già avviata, dell'appena citato progetto «Soccorso Italia in 20 minuti» nella parte in cui prevede l'attivazione di 334 nuovi distaccamenti volontari. Va tuttavia sottolineato che, in considerazione dei rilevanti costi finanziari, l'istituzione di tali sedi di servizio richiederà la partecipazione attiva degli enti locali attraverso un'opera di sensibilizzazione della popolazione alla diffusione del volontariato dei Vigili del fuoco e la messa a disposizione gratuita delle strutture immobiliari necessarie all'attivazione dei presidi di soccorso.

Ciò premesso in linea generale, con riferimento all'oggetto specifico dell'interrogazione, si rappresenta che per il Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Venezia, costituito da una sede centrale, da sei distaccamenti permanenti (Chioggia, Cavarzere, Iesolo, Mira. Portogruaro e San Donà di Piave) e dal distaccamento misto di Mirano, è previsto complessivamente un organico di 666 unità (organico teorico), di cui 82 capi reparto, 200 capi squadra e 384 vigili permanenti. L'organico effettivo, in virtù anche dell'assegnazione nello scorso autunno di 33 unità di capi reparto, è attualmente formato da 618 unità, di cui 56 capi reparto, 175 capi squadra e 387 vigili permanenti.

In relazione a tale situazione, l'opportunità prospettata dall'onorevole interrogante di provvedere ad un incremento dell'organico delle strutture dei Vigili del fuoco della provincia di Venezia, con particolare riferimento alla città capoluogo, sarà valutata nel quadro generale delle esigenze del territorio nazionale, tenendo presente che la situazione dell'organico ivi riscontrabile è comune ad altre province.

In tal senso, rientra già nei programmi di questa Amministrazione l'istituzione di un distaccamento permanente di città nel territorio del comune di Venezia e di un distaccamento volontario a Caorle.

Riguardo alla dotazione di nuovi elicotteri, si segnala che dal giorno 23 giugno 2003 il nucleo elicotteri presso il Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Venezia ha in dotazione un elicottero AB 412 EP ed un elicottero A 109 Power, che si aggiungono agli elicotteri già schierati (un elicottero AB 204 e un elicottero AB 206).

I nuovi elicotteri sono dotati entrambi di tecnologia idonea al volo strumentale e notturno e di caratteristiche che consentono di effettuare le varie tipologie di missione rientranti nei compiti istituzionali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Sempre in tema di mezzi di servizio, si comunica che nello scorso autunno l'Amministrazione ha consegnato al Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Venezia una nuova autogru ed ha già in programma, per l'anno in corso, l'assegnazione di ulteriori veicoli antincendio.

Per quanto concerne, infine, le prospettate esigenze di ristrutturazione delle sedi di Cà Foscari, di Marittima e della sede di Marghera, si rappresenta quanto segue.

In ordine alle sedi di Cà Foscari e di Marghera, considerata la limitatezza dei fondi assegnati in bilancio, al momento non risulta possibile programmare interventi risolutivi per le problematiche esistenti. Per la sede di Marghera sono comunque in corso limitati lavori di ristrutturazione straordinaria.

Per quanto riguarda la sede di Marittima sono in corso, invece, lavori di completa ristrutturazione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
BALOCCHI

(14 marzo 2004)

CREMA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri*. – Premesso:

che il 3 ottobre 2003 il Parlamento croato ha deciso di dare vita ad una zona di pesca e di tutela ambientale nel mare Adriatico, nella parte che dall'Istria scende fino alle Bocche di Cattaro, dividendo a metà quel mare e preoccupando le marinerie del Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Puglie e la stessa Slovenia;

che la proclamazione di una zona ittica ed ecologica da parte della Croazia, ben più ampia delle acque territoriali di propria pertinenza e con un'apposita guardia costiera, rischia di far precipitare i rapporti tra le marinerie dei paesi interessati in situazioni di conflittualità ormai superate, grazie anche ai trattati e agli accordi commerciali internazionali intercorsi negli ultimi anni,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo italiano, cui spetta attualmente la Presidenza di turno dell'Unione europea, non ritenga opportuno farsi promotore di una proposta che apra, in sede di Unione europea un confronto fra i Paesi coinvolti e i pari livelli istituzionali croati per concordare una decisione su un tema così delicato, per definire misure ed atti concreti per tutelare l'ambiente marino e le specie ittiche.

(4-05370)

(9 ottobre 2003)

RISPOSTA. – Il Parlamento croato ha approvato (70 voti a favore, 44 contrari), il 3 ottobre 2003, la proposta di quel Governo (precedente rispetto all'attuale) volta ad istituire una «zona di protezione ittica ed ambientale» nell'Adriatico, che diverrebbe effettiva al termine di un periodo

sospensivo di un anno. Tale zona si estenderebbe secondo le linee della piattaforma continentale, fino ad oltre metà dell'ampiezza dell'Adriatico. L'approvazione della misura è avvenuta in seguito alla bocciatura, con un margine particolarmente esiguo (48 voti a favore, 53 contro e 19 astenuti), della proposta di proclamazione di una vera e propria «zona economica esclusiva», con effetto immediato, sostenuta da ambienti croati in maniera trasversale agli schieramenti politici; proposta che avrebbe costituito una soluzione più radicale rispetto a quella attuata e che sarebbe stata conforme ad analoga disposizione legislativa croata (codice marittimo) adottata nel 1994 ma non applicata anche per difetto di disposizioni attuative.

L'iniziativa del Governo croato, formalizzata il 2 ottobre 2003 ma inserita nel quadro di ipotesi evocate da Zagabria a partire dall'estate 2003, aveva formato oggetto di ferme prese di posizione che richiamavano la Croazia ai principii europei della cooperazione regionale e della ricerca di soluzioni condivise e che ribadivano l'inaccettabilità di decisioni unilaterali, non solamente da parte dell'Italia (in quel momento Presidente dell'Unione europea), ma dello stesso Presidente della Commissione dell'Unione europea nonché della Slovenia, Paese direttamente interessato alla questione, anche perché il suo confine marittimo con la Croazia è controverso e tuttora in via di definizione (secondo i croati, la Slovenia non avrebbe diritto all'accesso diretto al mare aperto).

La posizione dell'Italia sull'argomento è sempre stata molto chiara: si condivide l'esigenza di tutela dell'Adriatico e l'opportunità di studiare, congiuntamente ai Paesi interessati e alle istituzioni europee competenti, modalità concordate di tutela delle risorse dell'Adriatico, ma si è fermamente contrari ad ogni iniziativa unilaterale che non sia conforme al principio europeo della cooperazione regionale e della ricerca di soluzioni concordate, ad ogni decisione destinata a suscitare tensioni senza contribuire alla ricerca di soluzioni durevoli e condivise.

È una posizione che abbiamo ribadito sia a livello politico che tecnico, a Bruxelles e con i nostri interlocutori croati; una posizione che la Commissione, al suo più alto livello, ha fatto propria. Ogni sforzo deve compiersi nel rispetto della necessaria cornice multilaterale e comunitaria, anche alla luce delle indicazioni confermate dalla Conferenza sullo sviluppo sostenibile della pesca nel Mediterraneo, che si è svolta a Venezia il 25-26 novembre 2003.

A seguito della decisione croata, lo stesso Consiglio europeo (CAGRE del 13 ottobre 2003), nel sottolineare come «la cooperazione regionale e i buoni rapporti con i Paesi vicini siano componenti essenziali del processo di avvicinamento all'Unione europea», ha espresso, nelle conclusioni, il proprio «rammarico» per tale iniziativa, avvenuta «senza appropriato coordinamento», ed ha richiamato la Croazia «a perseguire, con urgenza, un dialogo costruttivo con i Paesi vicini, volto a venire incontro alle preoccupazioni di tutte le Parti interessate».

L'accordo sul testo adottato dal Consiglio europeo rappresenta un risultato di rilievo per l'Italia e una solida base di lavoro, che sancisce il

carattere di interesse generale della questione; esso è stato raggiunto grazie ad una proposta congiunta della Presidenza italiana e della Commissione, che ha consentito di comporre, per mezzo di una complessa concertazione, posizioni differentemente graduate tra i Quindici.

Da parte croata si è sottolineata la preminente natura politica – ed in chiave pre-elettorale – della decisione, adottata nella prospettiva delle elezioni generali, che si sono svolte il 23 novembre 2003, nonché la sua supposta maggiore moderazione rispetto all'alternativa della zona economica esclusiva (richiesta da ampi settori del Paese), anche in ragione dell'anno di «moratoria» previsto, che aprirebbe possibili spazi negoziali e potrebbe essere utilizzato per un ripensamento, ovvero una differente modulazione, della decisione. Secondo alcuni osservatori croati, la figura giuridica individuata da quel Parlamento sarebbe discutibile sul piano del diritto internazionale, in quanto non espressamente prevista dalle Convenzioni sul diritto del mare. La possibile efficacia di tutela della misura, inoltre, sarebbe in larga parte inficiata dalle caratteristiche di riproduzione delle specie ittiche nell'Adriatico. Infatti i pesci tendono a riprodursi sui fondali sabbiosi della parte italiana ed a migrare, successivamente, verso le più profonde acque orientali. Con un irrigidimento della divisione in zone distinte i numerosi operatori italiani si troverebbero costretti, con l'eventuale impossibilità di pesca in acque attualmente internazionali che la Croazia intende includere nell'area protetta, ad intaccare soprattutto il patrimonio di fattrici e di forme giovanili, con gravi danni per l'equilibrio ecologico dell'intero Adriatico.

La misura unilaterale croata non appare peraltro sostanzialmente difforme, nei contenuti, da una «zona economica esclusiva» tradizionale, per i settori cui si applica, se non nella denominazione e nella previsione di un anno di sospensione. La Croazia l'ha notificata al Segretariato delle Nazioni Unite il 29 ottobre 2003, sotto il titolo di «Estensione della giurisdizione della Repubblica di Croazia nel Mare Adriatico», quale «zona di protezione ittica ed ambientale», richiamando espressamente, nel definirne le modalità applicative, il regime di «zona economica esclusiva» e l'articolo 56 della Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay. Da parte slovena si è proceduto alla predisposizione di una Nota Verbale di reazione, consegnata a New York il 7 novembre 2003. In tale nota viene ribadita la consueta posizione slovena sulla disponibilità, per Lubiana, di un libero accesso alle acque internazionali, mentre la decisione unilaterale croata viene definita quale «violazione degli obblighi della Repubblica di Croazia secondo il diritto internazionale», anche in relazione alla nota controversia del confine marittimo sloveno-croato, tuttora in corso di definizione. L'Italia ha proceduto a notificare al Segretariato delle Nazioni Unite le proprie riserve nel dicembre scorso, ponendo particolare attenzione a considerazioni concernenti sia le necessarie procedure per l'estensione di giurisdizione in mari chiusi o semi-chiusi quali l'Adriatico, sia le modalità di delimitazione della esclusiva zona di protezione ittica ed ambientale istituita da Zagabria.

Appare evidente come la decisione croata, oltre a rischiare di danneggiare oggettivamente rilevanti interessi italiani, mostri alcuni elementi di forte intonazione nazionalistica, in particolare il carattere di unilateralità della decisione, nonché l'orientamento di un'ampia maggioranza del mondo politico croato a favore di misure radicali (nessun rappresentante di spicco si è espresso apertamente a favore della posizione comunitaria sulla questione specifica), che non sembrano agevolmente collocarsi nel segno di un ordinato procedere di Zagabria sulla via dell'integrazione europea.

In tale quadro, l'Italia si è impegnata in un'azione incisiva, volta a ricondurre l'iniziativa croata nell'alveo delle sedi multilaterali appropriate (Unione europea), con il coinvolgimento dei Paesi rivieraschi interessati, al fine di individuare soluzioni concordate, che aiutino a dare concreto riscontro alle preoccupazioni comuni di tutela delle risorse dell'Adriatico, specie alla luce delle indicazioni confermate dalla Conferenza di Venezia sulla pesca sostenibile nel Mediterraneo (25-26 novembre 2003); ciò al fine di contribuire a delineare una zona di protezione ittica ed ambientale che sia inclusiva e non esclusiva, frutto di decisioni condivise e volte a soluzioni durevoli.

L'onorevole Presidente del Consiglio ha incontrato, a margine del Vertice della Quadrilaterale di Brdo, in Slovenia (30 gennaio 2004), gli omologhi croato e sloveno, concordando l'avvio di contatti a livello di Vice Ministri degli esteri dei tre Paesi, al fine di individuare ipotesi condivise di soluzione. Il primo incontro trilaterale dei Vice Ministri degli esteri (Italia, Slovenia e Croazia), al quale lo stesso scrivente ha partecipato, si è tenuto a Trieste il 12 febbraio 2004, preceduto da una riunione di coordinamento presieduta dal Segretario generale del Ministero degli affari esteri.

L'incontro di Trieste ha sancito definitivamente la «multilateralizzazione» della questione e si è svolto in armonia con la sua dimensione comunitaria, nel rispetto delle competenze della Commissione (la Commissione dell'Unione europea ha competenza esclusiva in materia di pesca). Si è individuato l'obiettivo politico di una tutela multilaterale condivisa dell'Adriatico. Il successivo incontro negoziale si terrà in Slovenia, in tempi rapidi. È stata svolta una attenta azione di coordinamento e di informazione verso le rilevanti istanze comunitarie, sia sul piano politico, sia sul piano tecnico, al fine di assicurare un costante raccordo ed un esaustivo flusso di informazioni.

L'obiettivo dell'intensa attività italiana, nella fase attuale, è in primo luogo quello di ricercare soluzioni di attuazione creative, che sappiano contemperare i differenti aspetti della questione, anche alla luce degli esiti della Conferenza di Venezia del novembre 2003.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

ANTONIONE

(10 marzo 2004)

CURTO. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

nel primo pomeriggio del 7 luglio 2003 un commando composto da cinque rapinatori ha assaltato l'agenzia di San Pancrazio Salentino (Brindisi) del Banco di Napoli;

i malviventi hanno sfondato la vetrata principale dell'istituto di credito utilizzando un fuoristrada, peraltro di provenienza furtiva;

il *modus operandi* dei malviventi riporta alla memoria le numerose rapine compiute con vere e proprie tecniche di «guerra» che nel recente passato hanno contrassegnato in maniera indelebile il territorio della provincia di Brindisi;

nelle stesse ore un attentato incendiario veniva compiuto ai danni dell'avvocato Donato Stridi, presidente della squadra di calcio di San Pancrazio Salentino. Ignoti hanno incendiato l'autovettura di proprietà della moglie,

l'interrogante chiede di conoscere le valutazioni del Governo in merito a questi recenti episodi di cronaca nera che fanno temere una recrudescenza della criminalità e se non si ritenga opportuno adottare tutti gli strumenti possibili finalizzati a rafforzare in maniera più incisiva l'opera di controllo del territorio già svolta con efficacia dalle forze dell'ordine.

(4-04962)

(15 luglio 2003)

RISPOSTA. – Si comunica che le indagini sulla rapina perpetrata il 7 luglio scorso ai danni di un'agenzia del Banco di Napoli di San Pancrazio Salentino (Brindisi) non hanno permesso di individuarne gli autori, cinque individui travisati con passamontagna e armati che, dopo avere sfondato la vetrata della porta di ingresso, si sono fatti consegnare la cassaforte contenente circa 13.000 euro.

Benché il *modus operandi* adottato dai malviventi sia simile a quello di altre rapine eseguite nel passato da frange della «Sacra Corona Unita», le risultanze investigative inducono, allo stato, a non inquadrare l'episodio in un contesto di criminalità organizzata.

Quanto all'incendio dell'autovettura della moglie dell'avvocato Donato Stridi, avvenuto in località Torre Lapillo, nei pressi di Porto Cesareo, gli inquirenti escludono la matrice estorsiva ovvero moventi legati al ruolo svolto dallo stesso avvocato quale presidente della squadra di calcio di San Pancrazio Salentino, ritenendo verosimile ricondurre il gesto a mero teppismo locale.

L'esito delle indagini condotte su tale episodio è stato riferito all'Autorità giudiziaria ed è coperto dal segreto istruttorio.

Nel territorio del Comune di San Pancrazio Salentino è presente una stazione dei Carabinieri con una forza effettiva di 10 militari; secondo i dati forniti dal Comando Generale dell'Arma, nel 2003 si è registrato un incremento sia dei reati denunciati (295, a fronte dei 240 del 2002),

sia, in misura percentualmente più marcata, di quelli di cui sono stati individuati gli autori (70 nel 2003, a fronte dei 42 del 2002).

Risultano in aumento anche le persone denunciate all'Autorità giudiziaria (63 nel 2003, a fronte di 54 nel 2002), mentre vi è stata una lieve diminuzione di quelle arrestate (11 nel 2003, erano state 13 nel 2002).

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

MANTOVANO

(2 marzo 2004)

CURTO. – *Al Ministro dell'interno*. – Per conoscere:

la valutazione del Governo sul vile episodio perpetrato nei confronti del sindaco di Sava (Taranto), Lucia Fasano Milizia, alla quale nei giorni scorsi è stata recapitata una lettera contenente pesanti minacce, insieme con l'invito perentorio alle dimissioni;

se al riguardo siano state assunte iniziative a tutela del sindaco Fasano Milizia e della sua funzione istituzionale;

se non si ritenga che i – purtroppo frequenti – atti delinquenziali indirizzati a molti amministratori della provincia di Taranto non rappresentino un campanello d'allarme rispetto al quale dovrebbero essere assunte quanto più tempestivamente possibile iniziative starordinarie.

(4-05427)

(15 ottobre 2003)

CURTO. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

nelle ultime settimane il versante orientale della provincia di Taranto è assurto agli onori della cronaca per una serie di episodi criminosi che hanno riguardato *in primis* pubblici amministratori e stimati professionisti;

nei giorni scorsi nel mirino di ignoti è finito il noto avvocato penalista Franz Pesare, Presidente della Camera Penale di Taranto, di cui sono note e riconosciute le doti professionali. Ignoti attentatori hanno dato alle fiamme il portone d'ingresso del suo studio legale situato a Sava. Solo alcuni giorni fa il sindaco del comune dell'*hinterland* jonico Lucia Fasano Milizia aveva ricevuto una lettera anonima dai toni minacciosi con la quale veniva invitata a dimettersi dalla carica di primo cittadino,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga che i ripetuti episodi di violenza ai danni di amministratori pubblici e le recenti azioni criminose all'indirizzo di seri professionisti impegnati nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali e professionali impongano un intervento decisivo del Governo verso l'individuazione dei motivi di

fondo che hanno determinato tale degrado che potrebbe determinare gravi situazioni di ingovernabilità.

(4-05486)

(27 ottobre 2003)

RISPOSTA. (*) – Si comunica che la dottoressa Lucia Fasano Milizia, Sindaco di Sava (Taranto), non ha ritenuto di sporgere querela per la lettera intimidatoria ricevuta lo scorso mese di settembre.

Contattata da personale della Questura, la dottoressa, che si era limitata a riferire l'episodio in sede di Consiglio comunale, ha motivato la sua decisione con l'intento di dimostrare all'anonimo mittente l'inutilità della intimidazione, al tempo stesso evitando allarmismi, tenuto conto che la lettera non conteneva minacce chiaramente riferite alla sua attività istituzionale, ma prevalentemente ingiurie di carattere personale.

Dalle indagini svolte non sono emersi elementi di pericolo che rendessero opportuna l'adozione di particolari misure di protezione nei confronti della dott.ssa Fasano Milizia; in ogni caso, nei pressi della sua abitazione sono stati rafforzati i servizi di vigilanza «dinamica» svolti dall'Arma dei Carabinieri.

Nello stesso Comune di Sava, il successivo 15 ottobre, ignoti hanno appiccato il fuoco al portone d'ingresso dello studio dell'avvocato Francesco Pesare, provocando lievi danni.

Il gesto, secondo i primi accertamenti, sembra riconducibile all'attività professionale della vittima, impegnata nel collegio difensivo di esponenti di rilievo della criminalità comune tarantina.

Anche in questo caso sono stati intensificati i servizi di vigilanza dinamica presso l'abitazione e lo studio dell'avvocato Pesare.

Nella provincia di Taranto lo scorso anno sono stati denunciati, alla fine di novembre, 11 episodi di intimidazione nei confronti di amministratori locali, di personaggi politici o di persone titolari di incarichi pubblici, ovvero di danneggiamento, con intenti intimidatori, di beni e cose pubbliche, a fronte dei 7 dello stesso periodo dell'anno precedente.

Si è trattato di episodi determinati da cause assai diverse, alcuni dei quali dovuti a fattori del tutto estemporanei o addirittura a dissidi privati, mentre su altri sono tuttora in corso accertamenti investigativi.

Gli episodi più gravi ai danni di amministratori pubblici sono, probabilmente, quelli avvenuti il 15 gennaio 2003 a Montesiasi, dove è stato appiccato il fuoco ad una scavatrice di proprietà dell'Assessore comunale ai lavori pubblici, il 25 dello stesso mese a Grottaglie, dove è stata incendiata la vettura di un Consigliere comunale, il 16 marzo a Taranto, dove è stato danneggiato l'ingresso dell'ufficio di un'agenzia del Sindaco di Roccaforzata, l'11 agosto a Taranto, dove è stato aggredito un Consigliere circoscrizionale da due persone con il volto coperto da caschi da motociclista

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

e la notte del 3 novembre a Torricella, dove ignoti hanno fatto esplodere un ordigno rudimentale di fronte all'abitazione dell'Assessore regionale ai trasporti, esplodendo anche numerosi colpi di arma da fuoco contro l'ingresso di una ditta di sua proprietà.

Il Governo non sottovaluta il significato di tali gesti, benchè abbiano avuto carattere solo dimostrativo o simbolico ed abbiano prodotto danni limitati, senza causare il ferimento di persone.

Si è trattato, comunque, di atti volti a condizionare con metodi violenti il corretto svolgimento di funzioni amministrative o politiche, che potrebbero degenerare in più gravi atti di intolleranza.

Occorre, però, riconoscere l'obiettiva impossibilità sia di un'attività di prevenzione capace di impedire in assoluto il ripetersi di atti del genere, che possono rivolgersi ad un numero altissimo di possibili obiettivi in ogni parte del Paese, sia di un'attività di repressione capace di individuare in ogni caso i responsabili di gesti che non richiedono particolari capacità operative o sforzi organizzativi, né modalità e tempi di esecuzione che espongano a rischi concreti di essere individuati.

Si assicura, comunque, che la protezione degli amministratori locali, nonché, nella misura del possibile, dei loro familiari e dei loro beni, così come di tutte le persone esposte a rischio a causa delle funzioni esercitate, costituisce una delle priorità dei servizi di controllo del territorio svolti dalle Forze dell'ordine in ogni regione del Paese secondo una programmazione definita provincia per provincia.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)

DANIELI Paolo. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

in data 14 ottobre 2003 la Veneto Agricoltura, Azienda Regionale per il settore agricolo, forestale e agroalimentare (AVEPA) ha inviato una nota di carattere informativo sulla questione delle quote-latte a tutti gli agricoltori veneti;

il contenuto di tale lettera era stato concordato con tutte le organizzazioni professionali e degli allevatori (Coldiretti, Confagricoltura, Cia, Aprolat, Aprolav, CoProZoLaCa e Copagri) nel corso di una riunione cui i COSPA latte veneti hanno rifiutato di partecipare;

i COSPA rappresentano appena il 5% degli agricoltori veneti, a fronte di un 95% che ha concordato l'invio della lettera che mirava ad avvisare dell'opportunità offerta dal decreto ministeriale di rinunciare ai ricorsi presentati da parte dell'allevatore e rateizzare a condizioni vantaggiose le proprie multe;

al fine di chiedere il ritiro della lettera inviata, nonché le scuse della AVEPA, in data 30 ottobre 2003 una ottantina di aderenti ai COSPA hanno invaso la sede della AVEPA di Padova occupando corridoi ed uffici, urlando, offendendo, sbattendo porte e rovesciando tavoli;

tale invasione ha impedito il regolare lavoro della Agenzia e lo svolgimento delle mansioni dei dipendenti della AVEPA, comportando

nel caso specifico l'interruzione dei flussi di pagamento della PAC seminativi a i beneficiari;

tale comportamento da parte dei COSPA ha portato, dopo sette ore di occupazione, a far dichiarare l'interruzione di pubblico servizio, che provocherà ritardi che ricadranno sugli agricoltori;

nonostante le ripetute richieste del Direttore generale di AVEPA Francesco Farina di far sgomberare gli occupanti, le forze dell'ordine non sono intervenute in alcun modo, anzi hanno inviato il Direttore ad accettare ogni tipo di provocazione senza reagire per evitare che la situazione potesse degenerare,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di accertare le motivazioni per le quali le autorità preposte a garantire l'ordine pubblico nella città di Padova non hanno garantito il diritto dei lavoratori dell'agenzia AVEPA a svolgere il loro lavoro ed hanno permesso che dei reati venissero commessi in via continuativa nell'arco di sette ore;

se non intenda, una volta accertate le responsabilità, provvedere in merito affinché in un Paese civile possa ritenersi cosa normale e accettabile che una minoranza di facinorosi possa compiere delle prevaricazioni ai danni di chi lavora.

(4-05552)

(6 novembre 2003)

RISPOSTA. – Si comunica che nella mattinata del giorno 30 ottobre 2003 una ottantina di allevatori aderenti al Comitato spontaneo produttori agricoli (COSPA) si introduceva nella sede dell'AVEPA – Agenzia veneta per i pagamenti in agricoltura – per manifestare contro il recapito, a circa 6.000 aziende lattiere, di una missiva della stessa Agenzia con la quale veniva comunicato l'ammontare delle sanzioni relative alle eccedenze nella produzione delle «quote latte».

I manifestanti chiedevano, in particolare, il ritiro della comunicazione citata – che aveva causato a loro dire ripercussioni sotto il profilo produttivo e nei rapporti delle aziende con numerosi istituti bancari - o, quantomeno, la specificazione che contro i provvedimenti sanzionatori erano stati presentati ricorsi amministrativi che avevano portato alla sospensiva dei provvedimenti medesimi.

Nella stessa mattinata una delegazione di allevatori veniva ricevuta in Prefettura, dove veniva avviata una mediazione con il competente Assessorato regionale all'agricoltura.

Nel pomeriggio i manifestanti, dopo aver svolto una pacifica assemblea nei corridoi, abbandonavano spontaneamente la sede dell'AVEPA senza dar luogo alla minima turbativa.

Durante le fasi della protesta operatori delle forze dell'ordine hanno attentamente vigilato affinchè la presenza degli agricoltori all'interno della sede dell'Agenzia non degenerasse in atti che potessero arrecare danno a persone o cose.

In particolare, le forze dell'ordine hanno riferito che gli autori della protesta si sono sempre trattenuti nel solo ufficio del direttore, nell'attiguo ufficio del personale, nel corridoio e nella sala d'aspetto senza intralciare

il lavoro degli altri uffici dove, peraltro, dopo un iniziale momento di confusione, le normali attività sono proseguite fino alle 17,10, anticipando di soli 20 minuti il termine dell'orario di lavoro fissato per le 17,30.

I successivi controlli effettuati dalla società incaricata della vigilanza dell'Ente, con la presenza di alcuni operatori della Polizia di Stato, consentivano di accertare l'assenza di danni nei locali dell'Agenzia.

Si aggiunge infine che la Questura di Padova ha deferito all'Autorità giudiziaria quattro tra i promotori dell'iniziativa per i reati di interruzione di pubblico servizio ed invasione aggravata di edificio pubblico.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)

DE PAOLI. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso:

che il Ministero dell'interno, con nota n. 500 B/BRS.3E/20042 del 09-11-1998, ha autorizzato l'Associazione sportiva dilettantistica nuoto Club Brescia a svolgere attività sportive aperte a tutti presso la Scuola di Polizia G.A.I. di Brescia;

che oltre 250 giovanissimi frequentavano i corsi di avviamento allo sport presso le strutture interne (piscina e palestra) della Scuola di Polizia suddetta;

che sono state sempre rispettate tutte le clausole impartite all'Associazione dal Ministero;

che, con nota datata 3 gennaio 2003, sono state bloccate – a partire dal 30 giugno – tutte le attività presso la Scuola in questione, con grande nocumento per l'attività sportiva e ludica dei ragazzi;

che la piscina e la palestra saranno ora adibite solo all'uso interno, determinando così per lo Stato costi gestionali molto elevati e disagi notevoli per tutti i giovani che, per carenza di infrastrutture nella zona, sono stati costretti ad abbandonare il proprio sport;

che il senso di una realtà sportiva tutta dedicata ai giovani e alla loro crescita nei valori dell'agonismo e della sana competizione merita di essere difeso e supportato dalle Istituzioni,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire al fine di rinnovare, all'Associazione Sportiva Nuoto Club Brescia, l'autorizzazione ad utilizzare, sin da ora e per i prossimi anni, le strutture sportive della Scuola di Polizia G.A.I. di Brescia.

(4-05662)

(25 novembre 2003)

RISPOSTA. – Si comunica che gli impianti sportivi all'interno della Scuola di Polizia di Brescia sono stati utilizzati nel tempo da «simpatizzanti» dell'Associazione Sportiva Nuoto Club di quella città, con una presenza giornaliera, dalle 14 alle 22,30, di circa 400 persone.

Trattandosi di estranei all'Amministrazione si sono verificati, di fatto, notevoli disagi sia per i controlli da effettuare all'ingresso sui fruitori della

struttura sportiva, sia per le obiettive difficoltà, da parte degli operatori della Polizia di Stato, di utilizzare gli impianti in parola.

Il Direttore della Scuola, pertanto, ha comunicato alle Associazioni di non poter garantire l'assunzione di impegni futuri alla data di scadenza dei corsi già programmati e in svolgimento.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)

DONATI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

è attualmente in vigore il servizio ferroviario Eurostar tra Vicenza e Roma con fermate intermedie a Verona, Mantova, Carpi, Modena, Bologna, Firenze;

tale servizio consta di un unico treno al giorno nella direzione Vicenza – Roma e in un unico treno al giorno per la direzione Roma – Vicenza;

tale connessione rappresenta un servizio importantissimo per la città e la provincia di Mantova, che garantisce quotidianamente una affluenza numerosa sugli Eurostar che fermano a Mantova;

considerato che:

secondo quanto apparso su «la Voce di Mantova» di sabato 21 giugno 2003 in un articolo dal titolo «Mantova dice addio all'Eurostar» risulterebbe che dal prossimo 14 dicembre Trenitalia sospenderà il servizio ferroviario Eurostar sulla tratta Roma – Vicenza, via Mantova;

tale limitazione risulterebbe motivata da dei lavori da tempo programmati per la interconnessione tra la futura linea ad alta velocità Bologna – Milano con la linea Mantova – Verona;

in questo caso verrebbero fortemente penalizzati i numerosi utenti dell'intero bacino mantovano, che utilizzano l'Eurostar per delle connessioni veloci con Verona a Nord e con Carpi, Modena, Bologna, Firenze e Roma a sud senza avere valide alternative;

per recarsi a Roma, ad esempio, gli utenti mantovani non potranno che andare a nord fino a Verona per poi prendere l'Eurostar per Roma su un'altra direttrice, con enorme spreco di tempo;

nello stesso articolo viene segnalato che anche la linea ferroviaria Mantova – Modena verrà chiusa per almeno due anni a partire da dicembre 2003, con l'istituzione di un servizio di autobus sostitutivo sulla tratta Carpi – Modena;

tale ulteriore disagio colpirà soprattutto gli studenti universitari diretti verso Modena e Bologna, che potrebbero trovare più conveniente il ricorso all'utilizzo dell'automobile, con ripercussioni negative sulla viabilità locale,

si chiede di sapere:

se risponda al vero che Trenitalia intenda sopprimere dal 14 dicembre 2003 la fermata del treno Eurostar alle stazioni di Mantova, Carpi e Modena;

in caso affermativo, quanto dovrà durare tale disservizio;

quali interventi urgenti si ritenga di dover intraprendere presso Trenitalia affinché la sospensione delle fermate del treno Eurostar a Mantova, Carpi e Modena e la chiusura della linea ferroviaria Mantova – Modena siano evitabili con una diversa modulazione dei lavori programmati.

(4-04869)

(2 luglio 2003)

RISPOSTA. – Occorre evidenziare innanzitutto la particolare situazione che ancora oggi si riscontra nel settore del trasporto ferroviario, che vede il sistema in un delicato momento di transizione dal regime monopolistico a quello di concorrenza nel mercato liberalizzato.

Ciò in un contesto di norme italiane e comunitarie che escludono la possibilità di interventi, contributi o aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico.

La questione sollevata riguarda infatti servizi Eurostar, che come è noto rientrano, insieme agli Intercity, tra i servizi di trasporto effettuati da Trenitalia in regime di libertà commerciale, senza alcun contributo pubblico e quindi senza un controllo diretto da parte dello Stato o delle Regioni.

Nel merito specifico riguardante la soppressione delle fermate di Mantova, Carpi e Modena per i treni Eurostar 9478 e 9460 con l'orario in vigore dal 14 dicembre 2003 le Ferrovie dello Stato Spa evidenziano che la decisione di Trenitalia, peraltro concordata a livello regionale con contestuale introduzione di nuovi servizi di trasporto pubblico locale, nonché con la previsione di appositi servizi Intercity in coincidenza, deriva dalla redditività negativa riscontrata dal collegamento Eurostar Roma-Vicenza che presentava, infatti, livelli di margine operativo netto deficitari, con perdite superiori al milione di euro su base annua.

Ciò, secondo quanto riferito dalle Ferrovie dello Stato, a causa della continua erosione della domanda registrata nell'ultimo triennio. Dal punto di vista dei livelli di frequentazione, il carico medio relativo alla coppia Vicenza-Roma nel 2003 è stato di 243 passeggeri contro un valore medio rilevato nello stesso periodo sui treni della linea dorsale pari a 370 passeggeri.

Tale indicazione è aggravata dal fatto che la contrazione sopra descritta avviene a fronte di un *trend* nazionale Eurostar positivo (+ 5,6 per cento di viaggiatori trasportati 2003 vs. 2002).

D'altro canto, focalizzando l'attenzione sulla sola tratta Modena-Vicenza, il dato di carico medio scende a circa 120 passeggeri con un *trend*, anche in questo caso, negativo. Anche il contributo assicurato dal bacino di Mantova evidenzia un *trend* decrescente in termini di numero medio di viaggi in arrivo e partenza.

Considerati i vincoli infrastrutturali propri dell'instradamento via Mantova, che non permettono recuperi di rendimento, le alternative possibili erano, da un lato, la soppressione della sezione Bologna-Vicenza, dall'altro, il rilancio del servizio con focalizzazione sulla velocità e sul miglioramento degli orari per le stazioni terminali.

Quest'ultima è stata la scelta adottata.

I risultati ottenuti sono:

una velocizzazione di circa 40 minuti a treno;

l'anticipo dell'arrivo a Roma dalle attuali 10,55 alle 9,55, in una fascia oraria da tempo richiesta dal segmento *business*, che rappresenta il principale utilizzatore di questo treno;

l'inserimento delle due tracce in canali «di sistema» più affidabili e meglio distanziati da altri servizi presenti sulla tratta Bologna-Roma.

Dati più dettagliati sul confronto tra il vecchio ed il nuovo collegamento, nonché sulle diverse soluzioni di viaggio, forniti dalle Ferrovie dello Stato Spa, sono riportati in allegato.

In conclusione, ferma restando l'attenzione del Governo riguardo a tutti i servizi ferroviari, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile ad intervenire con le Regioni nelle decisioni che coinvolgono sia i servizi di trasporto di media e lunga percorrenza sia quelli regionali, e provvederà a richiamare Trenitalia ad una più puntuale informativa e consultazione preventiva anche con gli enti locali in caso di variazioni dell'offerta che li coinvolgono direttamente.

ALLEGATO

CONFRONTO TRA IL VECCHIO ED IL NUOVO COLLEGAMENTO

EUROSTAR 9478 (Roma-Vicenza)			NUOVO EUROSTAR 9478	
Roma	PARTENZA	17.48	Roma	18.05
Firenze S.M.N.	ARRIVO	19.25	Firenze S.M.N	19.41
Bologna	ARRIVO	20.36	Bologna	20.53
Modena	ARRIVO	21.02	Verona	22.06
Carpi	ARRIVO	21.19	Vicenza	22.39
Mantova	ARRIVO	21.49		
Verona P.N.	ARRIVO	22.20		
Vicenza	ARRIVO	22.54		

EUROSTAR 9476 (Vicenza-Roma)			NUOVO EUROSTAR 9460	
Vicenza	PARTENZA	5.38	Vicenza	5.20
Verona P.N.	ARRIVO	6.09	Verona	5.50
Mantova	ARRIVO	6.38	Bologna	7.08
Carpi	ARRIVO	7.08	Firenze S.M.N.	8.11
Modena	ARRIVO	7.22	Roma	9.55
Bologna	ARRIVO	7.52		
Prato	ARRIVO	8.39		
Firenze S.M.N.	ARRIVO	8.56		
Arezzo	ARRIVO	9.35		
Roma	ARRIVO	10.55		

Alternative di viaggio

1. Una valida alternativa di viaggio è costituita dal collegamento Intercity 585/594 Giambattista Vico Bologna-Napoli e viceversa, attualmente divenuto Verona-Napoli e viceversa per il prolungamento dello stesso nella stazione di Verona (non presente nell'orario ufficiale in quanto la sua realizzazione è avvenuta successivamente) che ha acquisito le nuove fermate di:

DIREZIONE NORD	IC 585		DIREZIONE SUD-NORD	IC 594	
	ARRIVO	PARTENZA		ARRIVO	PARTENZA
Verona P.N.		5.35	Napoli C.le		16.36
Mantova	5.58	6.00	Roma T.ni	18.33	18.47
Carpi	6.30	6.31	Bologna	22.40	22.44
Modena	6.46	6.50	Modena	23.03	23.05
Bologna	7.16	7.20	Carpi	23.17	23.18
Roma T.ni	11.13	11.27	Mantova	23.47	23.49
Napoli	13.24		Verona	0.15	

2. Altra alternativa di viaggio è l'istradamento via Mantova-Carpi dell'attuale Intercity 719/720, Adige, Bolzano-Bologna-Pescara e viceversa con cambio a Bologna:

DIREZIONE NORD			DIREZIONE SUD		
	ES 9440	IC 720		IC 719	ES 9437
Roma	13.30		Bolzano	9.30	
Bologna	16.11	16.37	Mantova	12.01 (nuova fermata)	
Carpi		17.12 (nuova fermata)	Carpi	12.31 (nuova fermata)	
Mantova		17.43 (nuova fermata)	Bologna	13.10	13.46
Bolzano		20.00	Roma		16.30

3. Nella stessa fascia oraria del collegamento Eurostar 9476/7 e 9478/9 è, inoltre, possibile usutruire di un ulteriore collegamento alternativo da/per Mantova/Carpi verso Roma con cambio nella stazione di Modena.

4. Infine, sempre con cambio nella stazione di Modena, esistono, nell'arco della giornata, ulteriori possibilità di viaggio che consentono il collegamento da/per Roma usufruendo dei servizi di media e lunga percorrenza in combinazione con quelli di carattere regionale.

5. Peraltro è stata definita in accordo con il trasporto regionale la coincidenza a Modena - mediante servizio di autobus – per Carpi e Man-

tova con l'Eurostar 9450, in partenza da Roma alle ore 18,30, con arrivo a Modena alle ore 21,35.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

FABRIS. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso**:**

che il disegno di legge sulla *par condicio* è entrato in vigore il 23 febbraio 2000 (legge 22 febbraio 2000, n. 28, "Disposizioni per la parità di accesso ai mezzi di informazione durante le campagne elettorali e referendarie e per la comunicazione politica");

che, per quanto riguarda i messaggi in periodo elettorale, tale legge elettorale stabilisce che per le TV e radio nazionali pubbliche e private sono ammessi solo messaggi politici autogestiti gratuiti, offerti in parità di condizioni, che la RAI ha però l'obbligo di trasmettere;

che tali messaggi devono presentare liste e programmi (secondo le modalità stabilite dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni e dalla Commissione di Vigilanza) e durano da 1 a 3 minuti per le TV (anche per questo non sono *spot*) e da 30 a 90 secondi per le radio;

che i messaggi devono essere collocati in non più di 4 contenitori al giorno, prevedendone un massimo di 2 al giorno per ogni soggetto politico;

che la ripartizione degli spazi nel periodo elettorale è regolata dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni e dalla Commissione di Vigilanza;

che dalla data di convocazione dei comizi e fino alla presentazione delle candidature gli spazi informativi sono suddivisi tra i soggetti presenti nelle assemblee da rinnovare;

che, poi, fino al voto, vige il principio delle pari opportunità tra coalizioni e liste in competizione;

che, durante lo svolgimento della campagna elettorale, i quotidiani e i periodici devono garantire parità di condizioni nell'accesso ad eventuali messaggi politici, comunicandolo sulle testate;

che tutte le violazioni alla legge sulla *par condicio* sono perseguite d'ufficio dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni che commina le sanzioni e può ordinare all'emittente la trasmissione di messaggi o di programmi di comunicazione politica in favore dei soggetti danneggiati e può disporre l'immediata sospensione delle trasmissioni che violano la legge;

considerato:

che di fatto è già aperta la campagna elettorale per le elezioni amministrative ed europee 2004;

che il quotidiano "Il Campanile" del partito politico Alleanza Popolare-UDEUR non risulta mai citato durante lo svolgimento delle rassegne stampa delle emittenti televisive di RAI e di Mediaset,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo, a ridosso della campagna elettorale che si è aperta per le elezioni 2004, ritenga di garantire il pieno rispetto dei principi della *par condicio*, ovverosia l'accesso di tutti i partiti in eguale misura agli spazi informativi forniti dalla reti televisive;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, alla luce di quanto rilevato nella presente interrogazione e, in particolare, sulla base del rispetto delle disposizioni contenute nel contratto di servizio RAI, porre in essere tutti gli atti di sua competenza affinché tutte le testate giornalistiche nazionali possano essere ugualmente rappresentate a ridosso della campagna elettorale per le elezioni 2004, anche se questo dovesse comportare l'estrema conseguenza di chiedere la sospensione delle trasmissioni di rassegna stampa fino alla fine della campagna elettorale.

(4-06195)

(24 febbraio 2004)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno anzitutto precisare che la legge 22 febbraio 2000, n. 28, è volta a promuovere e disciplinare l'accesso ai mezzi di informazione per la comunicazione politica, al fine di garantire la parità di trattamento e l'imparzialità nei confronti di tutti i soggetti politici intendendo, con comunicazione politica, i programmi contenenti opinioni e valutazioni politiche (articolo 2, comma 2).

La stessa norma, nello stabilire la necessità di assicurare l'equità e la parità di condizioni alla comunicazione politica, si riferisce alle forme contemplate dall'articolo 2, comma 3, ovvero tribune elettorali, tavole rotonde, dibattiti, messaggi politici autogestiti, presentazione in contraddittorio di programmi politici, sondaggi politici ed elettorali e simili, quindi a trasmissioni con caratteristiche che non appaiono riferibili al genere di programma – «rassegna stampa» – segnalato.

Premesso che la materia riguardante l'applicazione delle disposizioni vigenti sulla propaganda elettorale, sull'informazione politica, nonché l'osservanza delle norme relative all'equità di trattamento e di parità di accesso nelle trasmissioni di informazioni rientrano nelle competenze dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, si fa presente che per determinare l'intervento dell'Autorità in parola ai fini dell'esercizio dei suoi poteri sanzionatori e/o ripristinatori – stando a quanto dalla stessa riferito – le rassegne stampa che vanno in onda sia sulle reti della concessionaria pubblica del servizio radiotelevisivo, sia sulle emittenti private, dovrebbero essere accompagnate da un'attività di valutazione e commento tale da potere orientare il telespettatore a favore di una forza politica a discapito di altre, poiché, in tale caso, potrebbe essere ravvisata un'attività lesiva del principio di parità di accesso al mezzo dell'informazione televisiva, rientrante nell'ambito di applicazione della legge n. 28 del 2000.

D'altra parte, occorre rilevare che la selezione dei quotidiani ai fini della loro presentazione nel corso della rassegna stampa rientra fra le autonome scelte della redazione giornalistica delle varie testate, che attengono

alla sfera della libertà di espressione editoriale e di autonomia gestionale di ogni operatore delle comunicazioni che, per quanto riguarda la RAI, sono sottoposte al rispetto delle condizioni previste dal contratto di servizio stipulato fra la stessa concessionaria ed il Ministero delle comunicazioni.

La predetta Autorità per le garanzie nelle comunicazioni potrebbe, tuttavia, esercitare la propria competenza generale in materia di vigilanza sull'applicazione delle disposizioni relative alla propaganda elettorale ed all'informazione politica – di cui all'articolo 1, comma 6, lettera *b)*, punto 9, della legge n. 249 del 1997 – qualora la segnalazione circa l'omessa citazione del quotidiano «Il Campanile» nella rassegna stampa delle emittenti in parola evidenziasse che l'esclusione riguarda soltanto tale organo di informazione politica.

Tale circostanza, infatti, potrebbe configurare una violazione dei princìpi di pluralismo, obiettività, completezza, imparzialità e correttezza stabiliti dall'articolo 1, comma 2, della legge n. 223 del 1990, il cui accertamento rientra, come sopra precisato, nei compiti della ripetuta Autorità.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(8 marzo 2004)

IOVENE, FILIPPELLI, MARINI, VERALDI, CRINÒ. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso:

che Trenitalia ha deciso di sopprimere l'unico Intercity che permetteva un collegamento tra la Calabria ionica e la Puglia;

che il treno Reggio Calabria-Bari «Pitagora» era l'unico Intercity che consentiva ai cittadini/utenti provenienti da Reggio Calabria e dalla Locride di raggiungere altre città della Calabria (Soverato, Catanzaro, Crotone) e poi il Metapontino, Taranto e Bari;

che in Calabria, e soprattutto sulla linea ionica, numerose sono state in questi anni le soppressioni sia di treni a lunga percorrenza che di quelli locali senza tenere conto dei bisogni e delle esigenze delle popolazioni e dei territori;

che con la soppressione di questo importante mezzo di comunicazione l'unica alternativa sarà il trasporto su gomma sulla strada statale n. 106, ad oggi considerata una delle strade più pericolose del paese;

che il 15 dicembre 2003 si è svolta una manifestazione a Locri, organizzata dal Comitato cittadino sorto contro il graduale depotenziamento della linea ferroviaria ionica, per protestare contro la soppressione del treno Intercity Reggio Calabria-Bari «Pitagora», dopo 25 anni di attività;

considerato:

che la linea ferroviaria ionica, decretata nel 1862, un anno dopo l'unità d'Italia, fu la prima ferrovia della Calabria;

che già nel 1864 aprirono i primi cantieri, nel 1867 entrarono in servizio i primi treni e nel 1890, attraverso la diramazione Metaponto-Battipaglia, si misero in comunicazione la Calabria (e la Sicilia) con Napoli, Roma ed il nord d'Italia;

che la linea ferroviaria ionica oltre che mezzo di comunicazione importante per l'intera regione, anche perché la linea tirrenica è stata costruita parecchio tempo dopo, rappresentò un grande fattore di sviluppo per le coste dell'antica Magna Grecia;

che già dalla metà degli anni Ottanta anziché provvedere all'elettrificazione complessiva ed al raddoppio dei binari, per ammodernare una linea ferroviaria ormai centenaria, le Ferrovie dello Stato optarono per il lento e graduale impoverimento della ferrovia ionica, tanto che l'Intercity in questione, il «Pitagora», impiegava circa 10 ore per 400 km di strada ferrata;

che lo scorso anno era già stato soppresso il treno Intercity n. 744 che collegava Reggio Calabria con Roma;

che con le scelte compiute nel settore dei trasporti e delle infrastrutture si mortifica il Mezzogiorno e si rende sempre più marginale la Calabria, soprattutto nel suo versante ionico;

che il mancato intervento sulla strada statale n. 106 e la condanna a morte della ferrovia ionica colpiscono al cuore le potenzialità turistiche e produttive di un intero territorio,

si chiede di sapere:

per quali motivi Trenitalia abbia deciso la soppressione dell'Intercity «Pitagora», e se non ritenga invece di ripristinare il servizio;

quali siano i piani del Governo e di Trenitalia per quanto riguarda il futuro della linea ferroviaria ionica ed in particolare della tratta che va da Reggio Calabria a Sibari;

quali iniziative si intenda mettere in atto al fine di invertire la tendenza allo smantellamento del servizio ferroviario della costa ionica.

(4-05816)

(17 dicembre 2003)

RISPOSTA. – Per quanto attiene la questione dei collegamenti ferroviari, in via preliminare si osserva che le questioni sollevate si inseriscono in un quadro caratterizzato, nel settore del trasporto ferroviario, da un delicato momento di transizione dal regime monopolistico a quello della concorrenza del mercato liberalizzato.

Ciò in un contesto di norme italiane e comunitarie che escludono la possibilità di interventi, contributi o aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico.

La questione sollevata riguarda infatti servizi Intercity che, come noto, rientrano tra i servizi di trasporto effettuati da Trenitalia s.p.a in regime di libertà commerciale, senza alcun contributo pubblico e, quindi, senza un controllo diretto da parte dello Stato o delle Regioni.

Nel settore dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, inoltre, è stato di fatto disposto fin dal 2002 il blocco degli aumenti tariffari.

Nel merito della questione specifica, la società Ferrovie dello Stato ha comunicato che con la nuova offerta orario del 14 dicembre 2003 l'Intercity 680/695, denominato «Pitagora», Reggio Calabria-Bari e viceversa, che nel precedente orario circolava via Roccella-Crotone, non è stato soppresso ma istradato via Cosenza-Sibari.

La modifica della traccia di tale treno, che ha inteso principalmente razionalizzare e velocizzare il collegamento Reggio Calabria-Bari, si è anche resa necessaria in quanto i livelli di frequentazione del treno in parola sulla tratta ionica risultavano poco soddisfacenti alle attese commerciali di Trenitalia.

Il provvedimento, che consente al treno una velocizzazione media di circa 53 minuti e così collegando i due capoluoghi di regione (Reggio Calabria e Bari) in circa 6 ore e 30 minuti, sebbene abbia in effetti apportato la soppressione delle fermate sulla tratta ionica – dove la domanda di servizio proviene prevalentemente da una clientela pendolare – ha, d'altro canto, prodotto nuove fermate sia sulla tratta Sibari-Cosenza sia sulla costa tirrenica a partire da Amantea.

Inoltre, fanno conoscere le Ferrovie dello Stato, sulla tratta Reggio Calabria-Catanzaro Lido è stato istituito, nella stessa fascia oraria del mattino, proprio per venire incontro alle esigenze dei pendolari, il nuovo treno del trasporto regionale R/3742, che costituisce una valida alternativa per le località che prima venivano servite dall'Intercity Pitagora.

Tale nuovo collegamento, che percorrerà la tratta con gli stessi tempi dell'Intercity, interesserà anche le stazioni di Brancaleone, Bianco, Bovalino e Monasterace, che nel precedente orario non avevano la fermata del «Pitagora».

Relativamente al programma di ammodernamento della linea ionica Bari-Reggio Calabria si fa presente che l'itinerario della linea in argomento è costituito da due tratte terminali.

La prima, da Bari a Taranto e da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria, è a servizio delle aree metropolitane di Bari, Taranto e Reggio Calabria, e per essa è previsto il raddoppio.

La seconda comprende una tratta intermedia (Taranto-Melito Porto Salvo) caratterizzata da un traffico di tipo regionale ed interregionale, per la quale è previsto l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico.

Inoltre, la tratta Sibari-Metaponto-Taranto-Bari del suddetto itinerario è comune all'itinerario Gioia Tauro-Cosenza-Sibari-Metaponto-Taranto-Bari, oggetto di interventi di potenziamento infrastrutturale mirati alla realizzazione di un corridoio alternativo per il traffico merci da Gioia Tauro verso il Corridoio Adriatico.

In dettaglio, il Contratto di Programma prevede i seguenti interventi:

il raddoppio Bari-Taranto, per un importo di circa 419 milioni di euro;

interventi di ammodernamento infrastrutturale consistenti nella velocizzazione degli itinerari di incrocio, nell'adeguamento dei moduli di precedenza e nella costruzione di sottopassi e marciapiedi per le stazioni di Vinosa, Castellaneta e Palagiano della tratta Sibari-Metaponto, per un importo di circa 5 milioni di euro;

nella tratta Sibari-Metaponto, comune all'itinerario alternativo merci Gioia Tauro- Bari, sono previsti anche l'adeguamento del peso assiale in categoria D4, l'ampliamento della sagoma allo *standard* «P/C 45» per il transito di *container* a cubatura maggiorata «high cubes» e la messa a Piano Regolatore e la realizzazione degli ACEI delle stazioni di Sibari e Metaponto, per un importo complessivo di circa 32 milioni di euro;

interventi di miglioramento sulla linea Metaponto-Melito Porto Salvo, consistenti nella velocizzazione degli itinerari di incrocio nelle stazioni della tratta Metaponto-Melito Porto Salvo, per un importo di circa 7 milioni di euro, e nel *restyling* architettonico e rinnovo degli impianti di telecomunicazione al pubblico della stazione di Crotone, per un importo di circa un milione di euro;

il raddoppio Melito P.S.-Reggio Calabria, per un importo di circa 167 milioni di euro;

i raccordi per la fluidificazione del traffico ferroviario in corrispondenza dei nodi di Taranto e Bari, che valgono rispettivamente 45 milioni di euro ed 85 milioni di euro circa.

Inoltre, riferiscono le Ferrovie dello Stato, nell'ambito del potenziamento tecnologico della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido, è in corso la messa a Piano regolatore e la realizzazione dell'ACEI nella stazione di Catanzaro Lido, per un importo di circa 9 milioni di euro, nonché il *restyling* architettonico della stessa stazione ed il rinnovo degli impianti di teleinformazione al pubblico, per un importo di circa 3 milioni di euro.

In ottemperanza alla delibera del CIPE del 29 settembre 2002, è stato, infine, avviato lo studio di fattibilità concernente la velocizzazione dell'intero itinerario Sibari-S. Lucido-Rosarno, nell'ambito del quale è stato studiato anche il raddoppio della tratta Taranto-Metaponto.

In conclusione, ferma restando l'attenzione del Governo riguardo a tutti i servizi ferroviari, si evidenzia che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile ad intervenire con le Regioni nelle decisioni che coinvolgono sia i servizi di trasporto di media e lunga percorrenza sia quelli regionali.

Peraltro, la stessa società ferrovie dello Stato ha assicurato che sta attentamente considerando le necessità espresse dalle comunità interessate nell'area ed è quindi disponibile a valutare ipotesi alternative a favore dell'utenza, anche confrontandosi con le forze sociali, sindacali e politiche.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

LONGHI, FLAMMIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno*. – Premesso:

che con legge 27 dicembre 2002, n. 286, vengono assegnate al Capo Dipartimento della Protezione civile funzioni di commissario delegato per provvedere al coordinamento degli interventi e di tutte le iniziative tese a fronteggiare le situazioni emergenziali;

che il Dipartimento della Protezione civile dispone delle strutture e del personale del Corpo dei Vigili del Fuoco;

considerato che tutti gli interventi, nessuno escluso, di protezione civile vedono, sin dall'inizio, i Vigili del Fuoco impegnati per primi sull'evento in quanto sono in grado di garantire la propria professionalità e presenza su tutto il territorio nazionale,

si chiede di sapere per quale motivo si ritenga di dover tenere diviso il «Dipartimento dei Vigili del Fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile» dal «Dipartimento della Protezione civile». Infatti i Vigili del Fuoco sono, attualmente, alle dipendenze del Ministero dell'interno mentre sarebbe più consono che fossero in forza al Dipartimento della Protezione civile considerato che, prima dell'entrata in vigore della legge n. 286/2002, il Capo Dipartimento della Protezione civile si poteva avvalere del Corpo dei Vigili del Fuoco, ora invece dispone direttamente delle strutture operative e del personale dei Vigili del Fuoco.

(4-05523)

(30 ottobre 2003)

RISPOSTA. – Le leggi 27 dicembre 1941, n. 1570 (art. 1), 13 maggio 1961, n. 469 (art. 1), prima, e il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 (art. 14), poi, hanno sancito che il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco ha come missioni istituzionali il soccorso pubblico e la prevenzione incendi, intesi come attività di tutela dell'incolumità pubblica e dell'integrità dei beni mediante la prevenzione e l'estinzione degli incendi e l'apporto di soccorsi tecnici in genere.

Il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco svolge tali attività, in particolare quella del soccorso pubblico, in qualunque frangente si renda necessario: quindi, sia che si tratti di incidenti che si verificano nell'ordinario, sia in occasione di eventi di protezione civile. In tal senso il Corpo stesso, in virtù della legge 24 febbraio 1992, n. 225, ha assunto, accanto alla titolarità esclusiva dei servizi del soccorso pubblico e della prevenzione incendi, la qualificazione ulteriore, ancorché non preminente, di componente fondamentale della protezione civile.

Tale impostazione non è stata scalfita neppure marginalmente dalla legislazione successiva al citato decreto legislativo n. 300/99. Infatti il decreto-legge 7 settembre 2001, n. 343, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2001, n. 401, e il decreto-legge 4 novembre 2002, n. 245, convertito con modificazioni dalla legge 27 dicembre 2002, n. 286, hanno meglio definito il ruolo-cardine che il Dipartimento della protezione civile riveste nell'ambito del Servizio nazionale di protezione

civile e precisato i rapporti di questo con le strutture operative del Servizio stesso, senza però modificare in alcun modo le tradizionali missioni istituzionali del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, che sono e rimangono –si ribadisce- il soccorso pubblico e la prevenzione incendi.

Al contrario di quanto sostenuto dall'onorevole interrogante, la linea di tendenza che si può trarre dalla legislazione recente non è solo e non è tanto quella di un accostamento Corpo nazionale dei Vigili del fuoco-protezione civile, quanto quella di un accostamento Corpo nazionale dei Vigili del fuoco-sicurezza civile.

È in atto da alcuni anni, infatti, un progressivo superamento di quella prassi legislativa che ha attribuito alla dizione «ordine e sicurezza pubblica» il significato di materia diretta a disciplinare la prevenzione e repressione dei reati o di turbative illegali della pace sociale, a salvaguardia dei beni giuridici fondamentali e degli interessi pubblici primari sui quali si regge l'ordinata e civile convivenza nella comunità nazionale, della sicurezza delle istituzioni, dei cittadini e dei loro beni.

A titolo di esempio, sono oramai numerose e sempre più frequenti le disposizioni che utilizzano il termine «sicurezza» con riferimento al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, le cui attività non sono certo riconducibili ad un concetto restrittivo di ordine e sicurezza pubblica.

Al passo con la crescente domanda di sicurezza proveniente dalla società civile, non più limitata ai soli eventi criminosi o comunque forieri di problemi di ordine pubblico, il concetto di sicurezza é diventato un «contenitore» più ampio di quanto non sia stato in un passato anche recente, accogliendo al suo interno concetti che gli erano estranei, quali la tutela della pubblica incolumità, la continuità dell'azione dei pubblici poteri e la salvaguardia del tessuto sociale ed economico del Paese da altri eventi perturbatori esterni, qualsiasi ne sia la natura.

In altre parole si è affermato un concetto di sicurezza che comprende non solo, come è tradizione, gli aspetti di *security,* propri delle Forze di polizia, ma anche quelli di *safety,* quali il soccorso pubblico e la prevenzione incendi, propri del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

È da ritenere che, proprio in ragione del loro inquadramento nella sfera della sicurezza, le materie del soccorso pubblico e della prevenzione incendi siano state mantenute -anche nel nuovo assetto ordinamentale delineato dalle leggi di modifica costituzionale di questi ultimi anni e dai processi di riforma della Pubblica amministrazione e dell'organizzazione del Governo innescati dalla legge 15 marzo 1997, n. 59, e attuati con i decreti legislativi 31 marzo 1998, n. 112, e 30 luglio 1999, n. 300 – alla potestà legislativa e alla competenza amministrativo-tecnico-operativa dello Stato e più in particolare, sotto questo secondo profilo, siano state riunite in capo al Ministero dell'interno. Di conseguenza, il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco ha visto confermata la sua natura di organismo statale incardinato nell'organizzazione del Ministero dell'interno.

In relazione alle argomentazioni sopra riportate, l'incorporazione del Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa ci-

vile e del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco nel Dipartimento della protezione civile non fa parte del programma di questo Governo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
BALOCCHI

(4 marzo 2004)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Ai Ministri della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

l'aeroporto di Sigonella è sede di una base militare della NATO e degli USA ed è l'indispensabile supporto alla VI Flotta della marina statunitense, avamposto logistico militare statunitense nel Mediterraneo;

dalla base, come testimoniano numerosi articoli della stampa nazionale ed estera, partirebbero sia i rifornimenti logistici per le truppe americane impegnate nell'invasione dell'Iraq, sia armamenti utilizzati direttamente nelle azioni belliche;

la secretazione delle condizioni della base non ha consentito ai parlamentari, che hanno condotto l'ispezione lunedì 31 marzo, di accertare se al suo interno siano presenti ordigni nucleari lì collocati fin dal 1991;

la guerra contro l'Iraq ha rimesso al centro delle polemiche sulla base la questione rilevantissima della sovranità nazionale e dell'utilizzo del nostro territorio e delle sue infrastrutture per fini che violano chiaramente sia le decisioni del Parlamento sia la Costituzione italiana;

sono avvenute in questi anni continue trasgressioni al principio della sovranità nazionale per operazioni di polizia effettuate dai militari USA nei paesi limitrofi;

l'aeroporto di Fontanarossa-Catania, che ha un traffico di 5 milioni di passeggeri l'anno, dipende totalmente dai *radar* militari di Sigonella, che impongono priorità del tutto diverse da quelle del servizio di un aeroporto civile;

tale aeroporto è stato a lungo disattivato a seguito dell'attività eruttiva dell'Etna, evento che può ripetersi in qualsiasi momento, con grave danno per i passeggeri e particolarmente per la vita economica dell'intera Sicilia,

si chiede di sapere:

se, in questo contesto di *escalation* violenta della strategia bellica degli USA, il Governo non intenda porre fine alla disposizione di utilizzo delle infrastrutture e delle basi statunitensi presenti sul territorio nazionale al fine di ripristinare il dettato della nostra Carta Costituzionale;

se, in ordine alle aspirazioni profonde alla pace delle cittadine e dei cittadini italiani e siciliani in particolare, il Governo non ritenga di dover accogliere la richiesta di riconversione della base militare di Sigonella in un grande aeroporto civile, che non solo moltiplichi le prospettive oc-

cupazionali della regione, ma trasformi la Sicilia in un ponte di pace e di cooperazione fra i popoli del Mediterraneo.

(4-06128)

(17 febbraio 2004)

RISPOSTA. – Con riferimento alle problematiche rappresentate dagli onorevoli interroganti, si reputano necessarie alcune considerazioni preliminari.

Nell'ambito del processo di ristrutturazione, revisione e semplificazione dell'organizzazione militare, avviato in questi ultimi anni ed in corso di progressiva e completa attuazione, è stato deciso di concentrare la componente dei velivoli anti sommergibile (ANTISOM) da Elmas sull'aeroporto di Sigonella, in considerazione sia della carenza di espandibilità dell'aeroporto di Elmas, sia dei crescenti interessi da parte dell'Aviazione civile (probabile passaggio di *status* dell'aeroporto di Elmas da «militare aperto al traffico civile» a «civile») e delle altre Forze armate-Corpi armati dello Stato (Marina militare, Capitanerie di Porto, Carabinieri e Guardia di finanza).

Tale scelta è stata, altresì, determinata dall'indiscussa importanza che la base di Sigonella riveste quale «polo» prettamente militare, nonché, in un ampio disegno strategico, dall'alta valenza della base medesima, tenuto conto della sua posizione in relazione ai potenziali teatri di crisi internazionale.

Ciò detto, entrando nel merito delle questioni poste nell'atto di sindacato ispettivo, si osserva che il radar militare di Sigonella fornisce il servizio di controllo/avvicinamento indifferentemente a velivoli militari e civili in arrivo e partenza dagli aeroporti di Sigonella e Fontanarossa.

Tale servizio è fornito nel rispetto delle norme internazionali che l'International Civil Aviation Organization (ICAO) e l'Eurocontrol (EUROC) hanno posto a garanzia della sicurezza di tutti i voli.

Relativamente, poi, alle azioni intraprese al fine di garantire lo svolgimento, in sicurezza, delle attività di volo sugli scali aeroportuali di Catania (Fontanarossa e Sigonella), nell'eventualità dovessero ripetersi imprevedibili fenomeni naturali, quali eruzioni e nubi vulcaniche, sono allo studio – di concerto con l'Ente Nazionaie per l'Aviazione Civile (ENAC) e con l'Istituto nazionale di geologia e vulcanologia – adeguate procedure volte a garantire, attraverso il monitoraggio e l'osservazione dei fenomeni vulcanici, l'operatività dei citati scali aeroportuali anche in presenza di eruzioni in atto.

Per quanto concerne, in ultimo, l'uso delle basi sul territorio nazionale, si sottolinea che, dal punto di vista degli accordi internazionali, la presenza di Forze NATO o di Forze statunitensi in Italia si inquadra nell'ambito dell'applicazione del Trattato del Nord Atlantico del 1949.

Al riguardo, per l'utilizzazione delle basi non vige alcuna condizione di extraterritorialità, permanendo allo Stato italiano l'esercizio della piena sovranità.

In particolare, le basi intese come porzione di territorio di sostegno logistico-operativo dotate di uomini e mezzi, non appartengono, dunque, alla NATO o agli americani: ma esse sono concesse in uso alle forze militari della NATO o statunitensi, senza che la sovranità nazionale sia in alcun modo messa in discussione.

Come detto, gli accordi che regolano la materia trovano il proprio fondamento nell'articolo 3 del Trattato di Washington e nei discendenti accordi:

Convenzione di Londra del 19 giugno 1951, «NATO Status of Forces Agreement – SOFA», ratificata dall'Italia con la legge n. 1335 del 1955;

Protocollo di Parigi del 28 agosto 1952, approvato con la legge 30 novembre 1955, n. 1338;

Convenzione di Ottawa del 20 settembre 1951, approvata con la legge 10 novembre 1954, n. 1126;

decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1962, n. 2083.

In tale quadro si inseriscono gli accordi bilaterali che regolano la presenza delle forze statunitensi in Italia.

In particolare, l'utilizzo dell'aeroporto di Sigonella è disciplinato dal «Bilateral Infrastructure Agreement» (BIA) firmato dai due Paesi (Italia e USA) il 20 ottobre 1954, in base al quale il nostro Governo autorizza gli Stati Uniti ad utilizzare e/o far funzionare le installazioni concordate, mentre il Governo USA si impegna ad utilizzare le installazioni per assolvere ai propri impegni NATO.

Altro documento di interesse è il «Memorandum relativo alla base aerea di Sigonella», firmato tra i due Governi in data 8 aprile 1957, con il quale l'installazione di Sigonella, nelle aree definite, è posta a disposizione – nel quadro NATO – delle Forze armate statunitensi.

Peraltro, è in corso di predisposizione un nuovo «Accordo Tecnico» tra Italia ed USA sull'utilizzo delle installazioni militari situate sul sedime di Sigonella.

In conclusione, alla luce di quanto precede, non appare perseguibile l'ipotizzata possibilità di riconvertire l'attuale base militare di Sigonella in scalo civile.

Al riguardo è utile sottolineare che l'aeroporto di Fontanarossa, ubicato nelle immediate vicinanze di Sigonella, potrebbe sopportare agevolmente un incremento del traffico di passeggeri con mirati adeguamenti ed investimenti di risorse.

Il Ministro della difesa

MARTINO

(15 marzo 2004)

MARTONE. – *Ai Ministri degli affari esteri e delle attività produttive*. – Premesso:

che il 2 novembre scorso si sono svolte nella Repubblica di Georgia le elezioni politiche presidenziali. Il conteggio dei voti è stato sospeso la settimana successiva, dopo che le opposizioni avevano contestato il risultato in *itinere* e denunciato brogli elettorali a favore della coalizione del presidente in carica, Eduard Shevarnadze, presidente dal 1992;

che gli osservatori internazionali presenti nella Repubblica hanno confermato le accuse delle opposizioni e hanno descritto la situazione come caratterizzata da «spettacolari irregolarità nello svolgimento delle operazioni di voto»;

che nel corso delle manifestazioni di protesta il governo non ha esitato a ricorrere a reparti dell'esercito e delle forze di sicurezza;

che nelle tre settimane successive l'opposizione georgiana, con un forte appoggio popolare, ha manifestato in strada fino a ottenere le dimissioni del presidente Shevarnadze;

che l'autorità è stata trasferita in via provvisoria, in attesa di nuove elezioni;

che nella vicina Repubblica dell'Azerbaigian si sono svolte, in data 14 ottobre 2003, le elezioni politiche presidenziali, vinte dal figlio dell'attuale presidente, e che anche in questo paese si sono verificate ampie proteste contro le frodi perpetrate prima e durante le operazioni di voto, poi represse nel sangue dalle forze di sicurezza;

che, come dichiarato dall'ambasciatore americano Peter Eichel, a capo della missione internazionale di monitoraggio delle operazioni di voto in Azerbaigian, «questa elezione è stata un'opportunità mancata per avere un processo elettorale genuinamente democratico». Inoltre, ben 188 degli osservatori internazionali OSCE presenti nel paese hanno affermato che quello che è successo il 15 ottobre in Azerbaigian non è degno dell'appellativo di «elezioni» poiché sono stati violati principi fondamentali della democrazia;

che la Georgia e l'Azerbaigian sono interessati al progetto di oleodotto denominato Baku-Tiblisi-Ceyhan, necessario al trasporto di un milione di barili di greggio al giorno dai giacimenti azeri nel Mar Caspio fino al Mediterraneo lungo un percorso di ben 1.760 km che passa in prossimità di 7 aree di conflitto;

che per far fronte ai problemi di sicurezza che il progetto pone la Georgia ha deciso la costituzione di un corpo speciale di sicurezza di 400 uomini il cui addestramento da parte di ufficiali dell'esercito statunitense è già iniziato;

che l'oleodotto è stato progettato violando una lunga lista di norme internazionali e che il suo impatto ambientale e sociale sulle popolazioni locali sarà altissimo, mentre i benefici nulli;

che l'Eni partecipa al consorzio per la costruzione del suddetto oleodotto, con una quota del 5 per cento, insieme con altre aziende petrolifere multinazionali;

che contro il progetto è in corso una campagna internazionale di protesta e denuncia per il carattere vessatorio delle condizioni di contratto che il consorzio è riuscito ad imporre ai governi dei paesi interessati (la Turchia oltre ai due succitati);

che le Organizzazioni non governative impegnate in questa campagna hanno preparato un accurato *dossier* sulle irregolarità commesse nella fase di progettazione e valutazione d'impatto ambientale, in violazione per ben 173 volte di diverse politiche operative della Banca mondiale;

che l'instabilità politica dell'area rischia di far lievitare i costi del progetto e possibilmente pregiudicarlo interamente, con grave danno per gli investimenti dell'Eni, azienda che vede ancora un significativa partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze;

che, alla luce dei gravissimi attentati che hanno scosso Istanbul e la Turchia nelle ultime settimane, i rischi di attacchi e sabotaggi all'oleodotto figurano estremamente elevati, dal momento che membri dell'ex Pkk turco hanno dichiarato lo scorso luglio in concomitanza con la fine del cessate il fuoco che attaccheranno obiettivi strategici nel paese, quali gli oleodotti, qualora il conflitto militare con lo Stato turco dovesse inasprirsi nel sud-est del paese;

che continuare a puntare sul petrolio come motore della crescita industriale ed economica è in contrasto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra che l'Italia ha assunto ratificando il Protocollo di Kyoto, dal momento che il petrolio che sarà trasportato dal Btc una volta consumato produrrà emissioni nell'atmosfera pari a 160 milioni di tonnellate di anidride carbonica ogni anno, pari a poco meno della metà delle emissioni prodotte dal sistema energetico italiano;

che gli interessi economici e finanziari che il suddetto progetto di oleodotto farà gravitare sulla regione rischiano di aggiungere ulteriori motivi di tensione alle già presenti fonti di preoccupazione quali violazioni dei diritti umani, non rispetto della volontà dei cittadini e contenziosi politici per questioni di confine e relative ai diritti delle minoranze,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno sospendere la ratifica del trattato di cooperazione tra Italia e Georgia in materia di difesa, in attesa di sviluppi, auspicabilmente democratici e rispettosi della volontà popolare, dell'attuale situazione;

se non si ritenga opportuno vagliare la partecipazione dell'Eni a un progetto con un così elevato profilo di rischio, politico, economico, sociale ed ambientale, anche in considerazione delle richieste di copertura assicurativa che banche private italiane finanziatrici delle operazioni di società italiane nel progetto hanno presentato alla Sace;

se non si ritenga opportuno acquisire informazioni tramite i canali diplomatici circa la reale situazione politica nella Georgia e nell'Azerbaigian e la loro evoluzione nel prossimo futuro;

se non si ritenga opportuno attivare i competenti organi istituzionali dell'Unione europea onde favorire una soluzione democratica e rispettosa dei diritti dei cittadini delle attuali crisi nei due paesi.

(4-05667)

(25 novembre 2003)

RISPOSTA. – Come noto, l'oleodotto Baku-Tbilisi-Ceyhan, avente origine a Baku, in Azerbaijan, proseguirà in Georgia (235 Km) ed avrà il suo sbocco sulla costa mediterranea della Turchia, a Ceyhan, dopo aver attraversato il territorio di quest'ultima per 1059 Km. La fine dei lavori è prevista entro il 2005 e, una volta iniziata la sua attività, l'oleodotto dovrebbe assicurare il trasporto fino a un milione di barili di greggio al giorno. Esso riveste, pertanto, un'importanza capitale per lo sviluppo economico di queste nazioni e per la stabilità dell'intera regione.

Il progetto contribuirà a ridare alla Georgia e all'Azerbaijan il loro naturale ruolo di «paesi-cerniera» fra occidente ed oriente, ampliandone le possibilità di fattivo inserimento nella Comunità internazionale e, segnatamente, nello spazio euro-atlantico. Esso trae la sua principale ragion d'essere da prospettive economiche indubbiamente incoraggianti, dalle quali potrebbero scaturire interessanti opportunità anche per le nostre imprese. Oltre allo sviluppo delle infrastrutture nelle zone di passaggio, alle *royalties* e, in generale, all'indotto che comporterà, non è da sottovalutare la maggiore indipendenza energetica che tale progetto potrà assicurare, in prospettiva, alla Georgia, sottraendola agli attuali condizionamenti derivanti dalla cronica penuria di materie prime. Occorre infatti tenere conto del fatto che una delle principali ragioni del diffuso malcontento, in quel paese, va ricondotta proprio alle irregolari forniture di gas russo (anche perché la Georgia non sempre è in grado di pagarle) e di altri prodotti energetici.

Fatte queste premesse, in relazione all'interrogazione in oggetto si può affermare che:

1. In merito al Trattato di cooperazione tra Italia e Georgia in materia di difesa del 15 maggio 1997, tenendo anche conto che il 4 gennaio 2004 si sono tenute in Georgia le elezioni presidenziali, per il cui svolgimento – monitorato da varie organizzazioni multilaterali, in particolare dall'OSCE – la Comunità internazionale ha stanziato oltre 5,33 milioni di euro, potrebbe sembrare un ingiustificato segnale di sfiducia verso la nuova classe politica georgiana, uscita dalla recente «rivoluzione delle rose», una nostra eventuale «sospensione» del Trattato in questione, proprio nel momento in cui il paese caucasico ha maggiore bisogno dell'appoggio della comunità internazionale.

2. Per quanto riguarda la minaccia ambientale che sarebbe rappresentata dall'oleodotto, anche per il fatto di attraversare zone protette, è da rilevare che tali preoccupazioni sono già state oggetto di discussione, inducendo la compagnia petrolifera BP a modificare il progetto originale, proprio al fine di garantire un tracciato più sicuro. Si fa inoltre presente che,

prima dell'inizio dei lavori di costruzione, sono stati compiuti preparativi meticolosi e stilate svariate valutazioni di «impatto ambientale», rese anche pubbliche. Quanto ai possibili danneggiamenti alle installazioni, a seguito di attentati di matrice politica e non, va evidenziato come sia i governi coinvolti nel progetto che la stessa BP abbiano preso apposite misure precauzionali. Inoltre, il percorso attraversato dall'oleodotto è stato prescelto dalle Autorità di quei Paesi proprio in considerazione della sua relativa sicurezza. Infine, si può affermare che si è impegnati ad evitare che la costruzione dell'oleodotto si traduca in atti vessatori e di arbitrio nei confronti delle popolazioni locali: a titolo di esempio gli espropri, eseguiti sulla base di rigorose procedure legali, prevedono indennizzi a prezzi di mercato.

3. Il Ministero degli affari esteri si mantiene in stretto contatto con le proprie Ambasciate in Azerbaijan e in Georgia ed in particolare con quest'ultima, a seguito dei recenti eventi politici a Tbilisi. Le informazioni che provengono dalle nostre Ambasciate dell'area indicano una sostanziale stabilità in Azerbaijan e un ragionevole ottimismo per la Georgia, visto l'esito pacifico della «rivoluzione delle rose» e la transizione ordinata del post – Shevardnadze.

4. L'Unione europea è, da tempo, assai attiva nel Caucaso meridionale, allo scopo di favorire la piena realizzazione democratica e un maggiore sviluppo economico in quella tormentata regione. A questo proposito è da rilevare che sotto la Presidenza italiana, durante il mese di luglio 2003, è stato nominato un Rappresentante speciale per il Caucaso meridionale, l'ambasciatore Heikki Talvitie, a dimostrazione del particolare interesse dell'Unione europea nei confronti delle problematiche legate a questa regione. La sua nomina è stata molto apprezzata dai Paesi dell'area, che hanno esplicitamente dato atto alla Presidenza italiana della tempestività della iniziativa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
BONIVER

(10 marzo 2004)

MARTONE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

in data martedì 20 gennaio 2004 il quotidiano nazionale «La Repubblica» riportava a pagina 21 un articolo nel quale si denunciava la somministrazione di sedativi ai clandestini presenti all'interno del centro di permanenza temporaneo di Bologna;

è riportato il caso di due giovani, Darwin, ecuadoriano, e Said, marocchino, che prima del fermo delle forze dell'ordine e relativo transito presso il CPT (Centro permanenza temporanea) di Bologna vivevano a Genova;

i due, riferisce il redattore de «La Repubblica», hanno denunciato ai loro avvocati uno strano caso di sonnolenza e annebbiamento psicofi-

sico avvertito durante la permanenza all'interno della struttura CPT di Bologna, gestita dalla Croce Rossa Italiana;

tale sintomo si avvertiva maggiormente, sempre secondo il racconto dei due, dopo aver consumato i pasti, serviti dai responsabili del centro agli extracomunitari ospiti;

gli avvocati di Darwin e Said, insospettiti dallo stato di catalessi che Said e Darwin manifestavano, hanno deciso di portarli presso due differenti laboratori di ricerca per effettuare esami ematici;

i risultati del controllo dei campioni di sangue manifestavano, in tutti e due i laboratori e per tutti e due i ragazzi, una rilevante presenza di barbiturici, sedativi e farmaci contro l'epilessia, che i due soggetti giuravano di non aver mai assunto;

Alessandra Ballerini e Marco Vano, i due legali genovesi di Said e Darwin, insospettiti, hanno contattato un loro collega di Bologna, avv. Simone Sabatini, che, messo al corrente del caso, convinceva un altro ospite del CPT di Bologna a sottoporsi a ricerca ematica;

i risultati del prelievo confermavano quanto già diagnosticato in precedenza a Said e Darwin, cioè un'alta presenza di farmaci usati nelle terapie sedative;

sulla base delle anomalie riscontrate nei campioni di sangue i legali presentano un esposto alla magistratura che immediatamente, su mandato del pubblico ministero Enrico Cieri, ha inviato i carabinieri del NAS presso la struttura incriminata di Bologna per prelievi e accertamenti,

si chiede di sapere:

se e quali iniziative si intenda adottare per accertare se tale pratica sanitaria sia in uso o sia stata riscontrata anche in altri centri di permanenza temporanea presenti sul nostro territorio nazionale;

se all'interno del CPT di Bologna ed in tutti gli altri centri di permanenza sia garantito il rispetto delle persone che vi sono rinchiuse, donne e uomini, molti con i loro figli, tutte persone con un nome, una storia e una condizione di vita che vorrebbero cambiare. Sono queste le persone che via mare e via terra arrivano o muoiono prima di arrivare detenute nei centri di permanenza;

se non si ritenga opportuno chiudere i suddetti centri, in considerazione delle ormai numerose denunce di violazione dei diritti minimi delle persone ivi «ospitate».

(4-05992)

(28 gennaio 2004)

RISPOSTA. – Si comunica che, sulla base degli elementi forniti dalla Procura della Repubblica presso il tribunale di Bologna, in data 5 dicembre 2003 un cittadino dell'Equador, già inserito nel Centro di permanenza temporanea di Bologna dal 29 agosto al 27 ottobre 2003, presentava denuncia a carico di ignoti, prospettando di essere stato sottoposto, dentro il Centro di permanenza temporanea, a terapie improprie; in base alla sua denuncia, una volta dimesso dal centro, si era recato a Genova da pa-

renti, si era sottoposto ad analisi del sangue in un laboratorio privato della stessa città, e le analisi avevano evidenziato tracce di carbamazepina e fenobarbital.

Nella stessa data del 5 dicembre 2003 un cittadino del Marocco, già inserito nel Centro di permanenza temporanea di Bologna dal 29 agosto al 25 ottobre 2003, presentava denuncia lamentando circostanze simili, pure evidenziate da analisi effettuate – a suo dire – in un laboratorio privato di Bologna.

In data 10 gennaio 2004 un cittadino del Marocco rappresentava direttamente al Pubblico ministero di Bologna il proprio caso, analogo ai precedenti. Il 16 gennaio successivo il PM dottor Enrico Cieri faceva eseguire dal Nucleo Carabinieri NAS di Bologna perquisizione dei locali del Centro di permanenza temporanea: a tale atto il magistrato presenziava di persona.

Le ipotesi di reato enunciate nel decreto di perquisizione sono quelle di abuso d'ufficio, adulterazione e contraffazione di sostanze alimentari, lesioni personali, in procedimento a carico di ignoti. Sempre in base a quanto comunicato dalla Procura di Bologna, la fase iniziale delle indagini non consente allo stato di formulare alcuna valutazione sulla effettiva sussistenza dei reati ipotizzati ed in particolare sulla sussistenza di una prassi di somministrazione sistematica ed indifferenziata di farmaci: ovviamente si attendono i referti analitici sui campioni acquisiti in sede di perquisizione e sequestro.

La Questura di Bologna informa che le denunce sono state presentate da:

Barahona Rodriguez Darwin Livingston: accompagnato al Centro di permanenza temporanea il 28 agosto 2003 a seguito di provvedimento di espulsione del Prefetto di Genova, il 27 ottobre 2003 era stato condotto alla frontiera aerea di Malpensa per il rimpatrio e, nella circostanza, poneva in essere comportamenti di resistenza e di violenza tali da determinare il rifiuto all'imbarco da parte del comandante dell'aereo; gli veniva quindi notificato l'ordine – poi non rispettato – di lasciare il territorio nazionale entro 5 giorni;

Lahar Said, pure accompagnato al Centro di permanenza temporanea di Bologna il 29 agosto 2003;

Khayri Mounir, che veniva accompagnato al Centro di permanenza temporanea il 12 dicembre 2003, a seguito di espulsione per rigetto della regolarizzazione, dovuta a una condanna per furto aggravato. Dopo numerose visite ambulatoriali per dolori addominali, il 3 gennaio egli veniva condotto dal Centro di permanenza temporanea all'ospedale di S. Orsola, nel quale da radiografia si riscontrava l'ingerimento di una lametta. Successivamente si allontanava dall'ospedale senza autorizzazione dei sanitari, si rendeva irreperibile, e il 10 gennaio si presentava al PM accompagnato da un avvocato.

Da questi dati si evince con certezza che 2 dei 3 denuncianti hanno posto in essere atti concreti tesi a evitare l'espulsione. E ciò fa da oggettiva cornice alle denunce medesime.

Sull'attività dei medici in servizio al Centro di permanenza temporanea di Bologna, ricordo che il protocollo interno definisce Servizio Sanitario «del Centro di permanenza temporanea (...) un servizio di medicina generale il cui fine è quello di garantire e preservare la salute della persona ospite. Tale servizio sarà svolto salvaguardando l'autonomia professionale e richiamandosi ai doveri deontologici ed etici, rispettandoli nella loro integrità. Ulteriore principio fondamentale è l'autentico rispetto della dignità della persona nelle sue diversità etnica, religiosa, culturale».

I medici in servizio presso il Centro di Bologna sono tenuti ad attenersi scrupolosamente alle disposizioni impartite ed ogni somministrazione di medicinali è effettuata dietro prescrizione medica, informando il paziente sulla terapia.

Non risultano essere stati somministrati da alcun ospite del Centro di permanenza temporanea farmaci contenenti fenobarbital, mentre risulta essere stata somministrata carbamazepina esclusivamente ad una paziente affetta da «cefalee con nevralgia del trigemino», secondo una normale prescrizione medica per coloro che soffrono di tale patologia.

In merito alla presunta adulterazione del cibo, esso viene fornito in modo preconfezionato da una ditta di *catering* individuata dalla prefettura di Bologna a seguito di regolare gara; in sede di indagine sono stati sequestrati campioni di pasti perfettamente conservati e sigillati.

Fino al 31 dicembre 2003 il servizio di mensa era gestito da altra ditta, sempre aggiudicataria di gara pubblica, che forniva pasti in recipienti preconfezionati, che impedivano la manomissione.

Sono stati effettuati inoltre accertamenti sulle modalità delle macchine erogatrici delle bevande calde, che sono risultate direttamente collegate alla rete idrica, e pertanto non suscettibili di manomissione.

Venendo alle questioni di carattere più generale relative ai Centri di permanenza temporanea, delle due l'una: o se ne contesta la stessa esistenza in vita, o si contestano le modalità della loro gestione. Se il problema riguarda i Centri di permanenza temporanea in sé considerati, è superfluo ricordare che, in base alla legge n. 40/1998, nota come «legge Turco-Napolitano», che sul punto è stata solo parzialmente modificata dalla legge n. 189/2002, la cosiddetta «Fini-Bossi», chi entra clandestinamente, a meno che non abbia i requisiti per l'asilo o non vi siano fondati motivi umanitari, va allontanato dal territorio nazionale, con il riaccompagnamento nel paese di provenienza. Per fare questo è indispensabile accertare l'identità del clandestino, perché sia certa la provenienza dell'interessato e lo Stato di provenienza non ponga ostacoli alla riammissione; l'indagine, che viene svolta caso per caso, punta a far emergere eventuali altri elementi significativi, per garantire al meglio tutte le posizioni che le normative internazionali tutelano; questi accertamenti richiedono del tempo, durante il quale chi è entrato clandestinamente deve essere posto, entro un massimo di 60 giorni, nelle condizioni di non dileguarsi.

Per questo, chi contesta i Centri di competenza temporanea deve ammettere con chiarezza che la sua posizione è la seguente: coloro che, al di fuori dei confini europei, desiderano entrare in Italia, possono farlo liberamente, senza rispettare alcuna regola. Con la conseguenza che nessun clandestino va espulso e che, anzi, va eliminata la stessa nozione di clandestinità. È un'opinione che non è condivisa né dal Governo né dal Parlamento italiani, i quali hanno deciso diversamente: e non solo questo Governo e questo Parlamento, ma anche quelli della precedente legislatura. Se, invece, il problema riguarda le condizioni di trattamento all'interno dei Centri di permanenza temporanea, chiunque visitando i centri di permanenza italiani e centri analoghi presenti in altri Stati dell'Unione europea, potrà constatare che quelli italiani garantiscono *standard* di vita oggettivamente rispettosi della dignità delle persone ospitate. Il livello delle prestazioni e dei servizi resi all'interno dei Centri di permanenza temporanea è stato stabilito in apposite linee-guida per la gestione, approvate con direttiva del Ministero dell'interno l'8 gennaio 2003.

Le linee guida fissano *standard* qualitativi e quantitativi da rispettare e garantiscono, perciò, la massima trasparenza nella gestione quotidiana delle strutture e nelle procedure di affidamento della gestione. Grazie ad esse è stato possibile, da un lato, omogeneizzare il livello delle prestazioni e, dall'altro, introdurre criteri obiettivi nella scelta degli enti gestori chiamati a formulare offerte trasparenti in termini di miglioramento delle prestazioni rese e dei corrispettivi richiesti. In ogni centro sono assicurati, oltre ai normali servizi alla persona (lavanderia, barbieria, vitto, generi di conforto e quant'altro), il servizio di mediazione linguistica e culturale, l'assistenza sociale e psicologica, l'informazione sui diritti, doveri e sulla condizione dello straniero, l'intrattenimento degli ospiti, il servizio di assistenza sanitaria. Il rispetto dei diritti fondamentali degli stranieri ospiti nei centri è stato non solo garantito, ma anzi rafforzato ed esteso.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)

PASSIGLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che: Trenitalia Spa ha programmato la creazione di due coppie di Eurostar con tratta giornaliera Milano-Roma-Milano per le quali – oltre le stazioni di testa – sono previste esclusivamente le seguenti fermate intermedie: Milano Rogoredo, Bologna, Roma Tiburtina, con l'esclusione di fermata alle stazioni di Firenze, si chiede di sapere:

se tale notizia risponda a verità;

quali motivi inducano Trenitalia Spa a eliminare qualsiasi fermata a Firenze, anche nelle stazioni di Firenze Rifredi o di Firenze Campo di Marte, tanto più in considerazione delle fermate previste nelle stazioni di Milano Rogoredo, di Bologna e di Roma Tiburtina;

se l'esclusione di una fermata intermedia a Firenze nella tratta prevista dalla suddetta coppia di Eurostar sia motivata dalla necessità di abbassare il tempo di percorrenza, e in tal caso come tale necessità si concilii con le fermate di Milano Rogoredo, di Bologna e di Roma Tiburtina;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire su Trenitalia Spa al fine di ripristinare una fermata alla stazione di Firenze, come è consuetudine di tutti gli Eurostar. Mai, infatti, sino ad oggi è stata eliminata nei percorsi Eurostar la fermata a Firenze, considerata la rilevante importanza turistica ed economica della città, al centro di uno dei più importanti distretti industriali d'Italia.

(4-05618)

(13 novembre 2003)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato Spa hanno riferito che con la nuova offerta orario del 14 dicembre 2003 la relazione Roma-Milano è stata arricchita di un nuovo collegamento Eurostar *flag ship* dedicato prioritariamente alla clientela *business*.

Tale collegamento, effettuato con materiale di elevati qualità e *confort*, osserva i seguenti orari:

Eurostar 9301	partenza		arrivo
Milano Centrale	7.53	Roma Termini	12.08

(con fermate a Milano Rogoredo ore 8.03, Bologna ore 9.38 e Roma Tiburtina ore 11.59)

Eurostar 9302	partenza		arrivo
Roma Termini	6.20	Milano centrale	10.35

(con fermate a Roma Tiburtina ore 6.28, Bologna ore 8.51 e Milano Rogoredo ore 10.23)

Eurostar 9303	partenza		arrivo
Milano Centrale	17.15	Roma Termini	21.28

(con fermate a Milano Rogoredo ore 17.26, Bologna ore 18.55 e Roma Tiburtina ore 21.18)

Eurostar 9304	partenza		arrivo
Roma Termini	17.55	Milano centrale	22.10

(con fermate a Roma Tiburtina ore 18.03, Bologna ore 20.30 e Milano Rogoredo ore 22.00)

Il tempo minimo di percorrenza di ore 3.55 del collegamento in questione tra Milano e Roma tende a soddisfare le esigenze di mobilità del

particolare segmento della clientela della media e lunga percorrenza (da Roma per Bologna a Milano e viceversa).

La fermata alla stazione di Firenze Campo di Marte non è consentita, inoltre, sia nel collegamento del mattino per il rispetto della traccia oraria sia nel collegamento pomeridiano, dove non sussistono le condizioni tecniche per tale fermata.

È, comunque, opportuno ricordare che tutti gli altri collegamenti Eurostar della relazione Roma-Milano fermano alla stazione di Firenze S.M.N..

Circa le criticità nei collegamenti regionali della Toscana, si fa presente che le stesse sono state determinate dalle rilevanti variazioni nell'organizzazione del lavoro introdotte dall'entrata in vigore del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie del 1° settembre 2003.

Attualmente, le Ferrovie dello Stato Spa ritengono che possano considerarsi superate le difficoltà maggiori riscontrate nella circolazione.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

PEDRIZZI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni e le attività culturali*. – Premesso:

che l'8 novembre 2003 sono state avviate le operazioni per lo smontaggio e la rimozione della stele di Axum, da Piazza di Porta Capena, a Roma, e la sua restituzione all'Etiopia;

che dal 31 ottobre 1937, data dell'inaugurazione a Roma, la stele di Axum fa parte delle «proprietà» dello stesso Comune, che l'ha accatastata tra i propri beni;

che in questi giorni le polemiche relative alla restituzione della stele «romana» di Axum si sono intensificate, oltre che per motivi di ordine culturale, anche per i rischi di frammentazione che lo smontaggio implicherebbe;

che anche in questo caso imperversano le polemiche tra Stati che rivendicano beni archeologici sottratti in passato;

che rarissimi sono i casi di restituzione, e quando sono avvenuti gli stessi sono stati accompagnati da lungaggini burocratiche, come la barba della Sfinge di Giza che è stata restituita dal British Museum al Governo egiziano, sotto forma di «prestito permanente»,

l'interrogante chiede di sapere se, con la stessa solerzia con cui è stata decisa la restituzione all'Etiopia dell'obelisco di Axum, il Governo non intenda attivarsi concretamente per ottenere la restituzione all'Italia di tutti i beni, le opere d'arte e i capolavori trafugati e saccheggiati dagli eserciti napoleonici.

(4-05630)

(14 novembre 2003)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministero per i beni e le attività culturali.

È necessario, prima di tutto, operare una distinzione tra gli specifici aspetti riguardanti la restituzione dell'obelisco di Axum e l'eventuale posizione di altre opere d'arte acquisite in differenti contesti.

Per quanto riguarda l'obelisco di Axum, la sua restituzione all'Etiopia corrisponde ad un impegno internazionale assunto dall'Italia con il Trattato di Pace del 10 febbraio 1947 e successivamente ribadito dall'Accordo italo-etiopico del 5 marzo 1956 per il regolamento delle questioni economiche e finanziarie da esso derivanti e da ultimo dalla Dichiarazione congiunta di Roma del 4 marzo 1997.

Al fine di adempiere a detti impegni, si è provveduto ad avviare le complesse procedure tecniche ed amministrative per il ritorno della stele di Axum in Etiopia, esplorando al contempo ipotesi alternative quali la proposta di una contropartita finanziaria, l'offerta di restaurare altri obelischi giacenti ad Axum, la consegna dell'obelisco alle Nazioni Unite, etc..

Le opzioni via via prospettate si sono tuttavia scontrate con il rifiuto da parte delle autorità di Addis Abeba, per le quali la restituzione dell'obelisco riveste un'alta valenza politica e religiosa, accresciutasi con l'ascesa al potere dell'attuale dirigenza di origine tigrina (Axum è il capoluogo del Tigray) e per il nostro Paese l'adempimento ad un impegno internazionale, come sopra accennato.

In relazione invece all'ultimo punto sollevato nell'interrogazione in questione è utile far riferimento, come già successo in casi analoghi, alla «Dichiarazione sull'importanza e il valore universale dei musei» del 9.12.2002.

La ricontestualizzazione delle opere d'arte si può considerare avvenuta nei musei stessi per le opere musealizzate da decenni o addirittura secoli.

Distinzione va fatta, per il Governo italiano, tra l'origine italiana dell'opera d'arte e la sua illecita uscita dal paese.

Mentre non si possono riportare in Italia tutte le opere, musealizzate o no, create da genio italiano, che si trovano all'estero a seguito di vicende storiche come le guerre napoleoniche, il Governo italiano persegue attivamente il recupero delle opere d'arte uscite dal Paese in violazione della legge n. 1089 del 1939, ora recepita nel Testo unico n. 490 del 1999 operando il Ministero degli affari esteri d'intesa con il Ministero per i beni e le attività culturali, tramite il Comando tutela del patrimonio culturale dei Carabinieri e della Guardia di finanza nonchè la Commissione interministerale per il recupero delle opere d'arte.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

MANTICA

(12 marzo 2004)

RIPAMONTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il problema dell'inquinamento dell'aria ha assunto in Lombardia caratteristiche di vera e propria emergenza ambientale e sanitaria;

i principali studi scientifici indicano il traffico veicolare quale fonte primaria di inquinamento dell'aria e che solo attraverso un forte incentivo all'utilizzo del treno, dei mezzi pubblici, della bicicletta e di forme innovative di mobilità automobilistica *(car-sharing* e *car-pooling)* si potrà ridurre in maniera significativa la concentrazione di inquinanti atmosferici;

è necessario intervenire con misure straordinarie a tutela dei cittadini per fronteggiare i momenti di emergenza acuta;

appare di conseguenza fondamentale adottare azioni immediate a favore del trasporto pubblico e per incentivare una mobilità sostenibile;

considerando che:

fin dal 1992 è stata realizzata in territorio di San Donato – nei pressi del Quartiere Affari – una stazione ferroviaria, mai messa in funzione nonostante l'indubbio beneficio che ne deriverebbe in termini di diminuzione del traffico per l'aumento del numero di pendolari che rinuncerebbero all'uso dell'auto privata per recarsi a lavoro;

nel corso degli ultimi anni le Amministrazioni comunali di San Donato, più volte e in diverse sedi, hanno sollecitato l'intervento della Regione Lombardia e delle Ferrovie dello Stato affinché provvedessero all'apertura della suddetta stazione e offrendo la propria piena collaborazione per la risoluzione del problema;

le azioni annunciate da parte della Regione Lombardia e delle Ferrovie dello Stato per consentire l'apertura della stazione ferroviaria di San Donato non sono state ancora adottate,

si chiede di sapere se non si ritenga di dover intraprendere ogni possibile ulteriore iniziativa politica nei confronti della Regione Lombardia e delle Ferrovie dello Stato affinché la stazione ferroviaria di San Donato sia aperta e resa funzionante nel più breve tempo possibile.

(4-04799)

(24 giugno 2003)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che è stato mantenuto l'impegno assunto con la Regione Lombardia ed il Comune di S. Donato circa la realizzazione di tutti gli interventi necessari al completamento della stazione di S. Donato Milanese, sulla linea Milano-Bologna, la quale dal 14 dicembre 2003, data di entrata in vigore del nuovo orario, è funzionante a tutti gli effetti con i relativi servizi di informazione al pubblico, di sorveglianza e di assistenza disabili.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

SAMBIN. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana ha rilasciato dichiarazioni, apparse su «Il Secolo XIX» del 15 e 16 ottobre 2003, secondo le quali gli interventi di miglioramento sulle linee Savona-Torino e Savona-Alessandria sarebbero antieconomici a causa della pendenza eccessiva, ed i traffici dal porto di Savona potranno trovare la via per il Piemonte una volta completati i lavori del terzo valico;

tali dichiarazioni indicano un orientamento che, oltre a penalizzare pesantemente la Liguria e parti importanti del Piemonte, rischia di mortificare nel breve e medio periodo lo sforzo in atto per ridare nuovo vigore all'attività industriale del territorio;

tale orientamento non tiene conto di esperienze in corso che segnalano potenzialità importanti per il servizio ferroviario del porto di Savona-Vado;

il protocollo di intesa promosso dalla regione Piemonte, come premessa alla approvazione del progetto del terzo valico dei Giovi e alla cui redazione ha partecipato RFI, indica nella linea Savona-S. Giuseppe-Alessandria un asse da valorizzare;

considerato che:

tale linea, nel breve periodo, in attesa della attivazione operativa del terzo valico, potrà garantire risposte ad incrementi di domanda di trasporto, soprattutto delle merci, del bacino savonese, conseguenti all'interscambio tra Italia e Francia, connessi allo sviluppo, come da direttiva dell'Unione europea, dell'interoperatività delle reti, e in rapporto anche al traffico passeggeri regionale;

tale linea, inoltre, potrà svolgere un servizio utile anche al porto di Genova a fronte di situazioni di particolare difficoltà e, nel lungo periodo, potrà rappresentare una valida integrazione volta a garantire flessibilità di risposte del trasporto ferroviario nell'area del nord-ovest;

nelle province di Savona, Cuneo e Alessandria si stanno inoltre sviluppando iniziative imperniate sulla intermodalità, che coinvolgono importanti operatori del settore e che richiedono una ferrovia efficiente, anche in attuazione di strategie trasportistiche sostenute dall'Unione europea volte al diffuso recupero di domanda di mobilità merci operante solo su gomma e per interconnettere le cosiddette autostrade del mare,

si chiede di sapere:

se il Ministro interrogato non ritenga che gli indirizzi che hanno ispirato le dichiarazioni in premessa vadano seriamente riconsiderati;

come si intenda intervenire affinché le linee ferroviarie tra Savona e il Piemonte siano migliorate.

(4-05525)

(30 ottobre 2003)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che le linee ferroviarie tra Savona ed il Piemonte sono caratterizzate da bassi livelli

prestazionali relativamente alla sagoma, al peso assiale, alla velocità ed alle pendenze.

Queste ultime, in particolare, raggiungono valori massimi del 30 per mille nel tratto Savona-S. Giuseppe e del 25 per mille nel tratto S. Giuseppe-Ceva (direzione Torino).

Il contesto trasportistico attuale risulta caratterizzato dai seguenti principali elementi:

la mobilità dei viaggiatori assume i connotati di traffico puramente locale (rete complementare secondaria);

la mobilità delle merci è imperniata sulla capacità produttiva dei porti di Savona e Vado;

l'infrastruttura possiede capacità residua in relazione al traffico attualmente esistente.

Sebbene le previsioni di sviluppo di traffico ad oggi note ed inserite nei documenti di pianificazione della Provincia di Savona e dell'Autorità portuale di Savona indichino una crescita del traffico merci nel breve-medio periodo, sulla base dell'analisi storica dei traffici portuali che vede conferire alla modalità ferro il 7 % (dato 2000) dei TEU (totale traffico contenitori) afferenti all'area portuale, lo sviluppo del traffico ferroviario nel breve-medio periodo non lascia intravedere valori di crescita particolarmente rilevanti. Ciò tenendo conto anche del ruolo logistico che la Provincia di Savona e l'Autorità portuale intendono conferire alla zona di Cairo Montenotte quale area retro portuale di Savona, al fine di garantire un rapido disimpegno delle banchine portuali ed aumentarne la capacità operativa.

In relazione agli impegni attuali delle linee afferenti a Savona, non si ravvisano particolari criticità in termini di assorbimento degli incrementi dei volumi di traffico previsti che, a breve-medio termine, possono trovare la loro collocazione ordinaria sulla linea esistente Savona-S. Giuseppe di Cairo, ove è presente ancora una capacità residua, nonché sugli itinerari alternativi della rete ligure, interessanti il nodo di Genova, aventi migliori prestazioni ed ove sono previsti importanti investimenti di sviluppo.

A lungo termine, invece, gli incrementi relativi al traffico «containerizzato» potranno trovare sul terzo valico il loro naturale sbocco, in una logica di rete merci nazionale ed internazionale che vede convergere i traffici origine/destinazione Liguria – resto del Paese ed Europa su tale infrastruttura ad elevati *standard* prestazionali.

Ad oggi, gli eventuali interventi di potenziamento dell'infrastruttura tra Savona ed il Piemonte, via S. Giuseppe di Cairo, in relazione alle caratteristiche prestazionali delle linee ed alle previsioni di traffici ragionevolmente ipotizzabili, secondo quanto riferito dalle Ferrovie dello Stato s.p.a., si intravedono non compatibili con le priorità del piano industriale di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.

A tale ultimo riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si riserva di effettuare sul citato piano le proprie valutazioni dal punto di

vista trasportistico, al fine di mettere in condizione l'azionista di assumere, in merito, le competenti determinazioni.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

all'assessore comunale Villani Giuseppe, di Altavilla Irpina, è stata incendiata l'autovettura parcheggiata nello spazio condominiale del proprio appartamento;

è stata accertata la natura dolosa di tale atto incendiario, attuato da persone che ad ogni costo, e con qualsiasi mezzo, pensano di condizionare a loro favore l'attività amministrativa dell'assessore Villani;

continuano a pervenire all'assessore minacce tramite posta o telefono;

pur essendo trascorsi alcuni mesi, e pur avendo Villani fornito valide indicazioni ai Carabinieri di Altavilla sull'identità dell'attentatore o attentatori, questi ultimi non vengono sottoposti ad indagine, tanto da poter continuare a minacciare l'assessore, impedendogli lo svolgimento dell'attività amministrativa,

si chiede di sapere quali iniziative intenda intraprendere il Ministro in indirizzo al fine di predisporre tutte le misure idonee a salvaguardare l'incolumità dell'assessore Villani e utili a permettere a quest'ultimo di poter svolgere con serenità il mandato istituzionale.

(4-05019)

(21 luglio 2003)

RISPOSTA. – Si comunica che il giorno successivo all'attentato incendiario, perpetrato nella notte compresa tra il 16 e il 17 marzo scorso ai danni dell'autovettura dell'assessore comunale all'ecologia ed igiene di Altavilla Irpina (Avellino), il Prefetto di Avellino ha convocato un apposita Riunione tecnica di coordinamento dei responsabili delle Forze dell'ordine, che disponeva la misura della vigilanza generica radiocollegata all'abitazione della vittima.

La misura è stata prorogata fino al 31 marzo 2004 e, a tale scadenza, si procederà alla verifica della sussistenza delle esigenze di protezione nei confronti del predetto amministratore.

Il Comando generale dell'Arma dei Carabinieri ha riferito che l'esito delle indagini, condotte dai militari della locale stazione, coperte da segreto ai sensi dell'articolo 329 del codice di procedura penale, è al vaglio dell'Autorità giudiziaria.

Sono altresì in corso le indagini finalizzate all'individuazione dell'autore di una missiva minatoria, pervenuta all'amministratore locale nello scorso mese di giugno.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)

SODANO Tommaso. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

il 9 settembre 2003 si è verificato un violento nubifragio nella città di Napoli;

i danni sono stati ingenti: smottamenti, voragini e crolli. Strade, negozi, scuole, lo stadio S. Paolo sono stati inondati e danneggiati dalla furia delle acque;

un uomo di quaranta anni è morto, travolto da un «fiume» di acqua piovana in via S. Rosa, nel capoluogo campano,

si chiede di sapere:

se si intenda adottare provvedimenti per far fronte ai danni arrecati alla città di Napoli dal nubifragio del 9 settembre 2003;

per quali ragioni i fondi statali, circa 350 miliardi di vecchie lire, stanziati per l'alluvione del 2001 a Napoli, non siano mai arrivati al comune partenopeo;

se si ritenga che un grande comune come quello di Napoli possa da solo affrontare problemi strutturali come quelli legati al dissesto idrogeologico;

se non si intenda proclamare per Napoli e per la regione Campania lo stato di calamità;

se non si ritenga che non stanziando finanziamenti statali, o non predisponendo misure urgenti per l'alluvione di Napoli, il Governo non penalizzi la città di Napoli.

(4-05190)

(18 settembre 2003)

RISPOSTA. – Il 9 settembre 2003 i territori delle province di Napoli, Caserta e Salerno sono stati colpiti da eccezionali eventi meteorologici che hanno causato l'esondazione del fiume Sarno con allagamenti, smottamenti e frane, nonché ingenti danni alle infrastrutture, ad edifici pubblici e privati, a beni mobili, al sistema fognario ed alle attività produttive.

Con nota del 15 settembre 2003, il Prefetto di Napoli ha segnalato la gravità della situazione determinatasi nel capoluogo regionale, verificatasi a seguito degli allagamenti, degli smottamenti dei terrapieni, delle sconnessioni delle reti stradali e del crollo di una muratura, con conseguente paralisi del traffico stradale ed il danneggiamento di alcune vetture in sosta.

Pertanto il Consiglio dei ministri del 3 ottobre 2003 ha deliberato, fino al 30 settembre 2004, lo stato di emergenza ai sensi dell'articolo 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225, nel territorio delle province di Napoli, Caserta e Salerno.

Inoltre alla regione Campania sono state richieste dal Dipartimento della protezione civile notizie circa l'ammontare complessivo dei danni al fine di procedere, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, all'integrazione del Fondo della protezione civile.

Per quanto riguarda il risanamento idrogeologico della città di Napoli, con l'ordinanza n. 2509 del 1997 il Sindaco di Napoli è stato nominato Commissario delegato per gli interventi di emergenza connessi al consolidamento del sottosuolo e dei versanti della città.

Con la stessa ordinanza il Sindaco ha nominato un Comitato tecnico per lo studio dello stato di dissesto e per la definizione dei progetti di intervento.

Attualmente è stato effettuato un censimento e uno studio di circa 700 cavità sotterranee e di circa 3000 muri di sostegno e sono state definite le condizioni di degrado dei costoni tufacei e delle coltri piroclastiche delle colline di Camaldoli, Posillipo, Soccavo e della conca di Agnano.

Sono stati quindi stabiliti i criteri di intervento per il ripristino della funzionalità della rete dei collettori principali e individuate le tecniche per il riempimento e per il consolidamento delle cavità.

Con i fondi stanziati dalle ordinanze di protezione civile, per un importo complessivo di circa 56 milioni di euro, sono stati finanziati 170 interventi, dei quali 150 sono stati ultimati.

Inoltre, con l'ordinanza n. 3293 del 6 giugno 2003 il sindaco di Napoli è stato nominato Commissario delegato per la progettazione e la realizzazione degli interventi di risanamento ambientale, igienico-sanitari ed idrogeologici.

Appare, quindi, evidente l'attenzione e l'impegno finanziario dello Stato nei confronti del dissesto idrogeologico di Napoli e tale attenzione è stata ribadita dalla presenza del Capo del Dipartimento della protezione civile al «Forum cittadino sul rischio idrogeologico» tenutosi a Napoli il 29 ottobre 2003.

In tale circostanza, in presenza del Sindaco di Napoli, il Capo del Dipartimento della protezione civile ha ribadito l'impegno del Dipartimento stesso ad individuare ed affrontare i problemi del dissesto idrogeologico, precisando che il tavolo istituzionale richiesto dal Sindaco può essere ricondotto nell'ambito delle attività di coordinamento operativo delle strutture preposte all'attività di protezione civile individuate nell'articolo 5 della legge n. 401 del 2001.

Va inoltre ricordato che il Comune di Napoli ricade nei territori di competenza della Autorità di bacino regionale Campania-Nord-Occidentale.

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI), approvato nell'ottobre 2002, fornisce un quadro della situazione di dissesto idrogeologico

del territorio di Napoli e, in particolare, un adeguato quadro conoscitivo del rischio idraulico di alcune zone della città.

Il PAI prevede anche una serie di interventi di tipo estensivo e di tipo intensivo volti a limitare ed a risanare il territorio urbano.

In particolare, per la predetta la città, dal 1997 ad oggi sono stati spesi oltre 220 milioni di euro derivanti da fondi comunali, regionali e statali. Questi ultimi, provenienti da fondi del CIPE «legge obiettivo» e da ordinanze di protezione civile, sono stati di oltre 150 milioni di euro.

Gli interventi ultimati risultano numerosi e sono stati pari ad un importo di oltre 122 milioni di euro, mentre altri 97 milioni di euro sono stati stanziati per interventi tuttora in corso di esecuzione o in fase di appalto.

Allo stato attuale esistono progetti esecutivi per circa 80 milioni di euro e altri progetti, definitivi e preliminari, per un importo complessivo di oltre 370 milioni di euro.

Grazie a questa attività, molti obiettivi sono stati raggiunti. Infatti esiste una conoscenza dettagliata dei 1200 km di rete fognaria presenti, e molti degli interventi già realizzati hanno contribuito a contenere i danni legati all'ultimo evento alluvionale relativo al settembre 2003, per il quale è già stato dichiarato lo stato di calamità naturale.

Inoltre, l'Accordo di programma quadro tra il comune, la regione e lo Stato permetterà di attivare altri fondi per il prosieguo degli interventi riconosciuti prioritari.

Si rende, però, necessario puntualizzare che le azioni non possono essere troppo intense a causa dei problemi legati alle risorse disponibili, alla vastità delle situazioni di risanamento ed alle esigenze di gestione urbana che i troppi interventi potrebbero compromettere.

In relazione alle risorse finanziarie, si fa presente che l'Autorità di Bacino ha già programmato l'utilizzazione di quei fondi, attualmente resi disponibili del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio, per il triennio 2001-2003, al fine di realizzare, in tempi brevi, tutti gli interventi che potranno ridurre il dissesto idrogeologico nel Comune di Napoli.

Infine, per il prossimo triennio 2004-2006, saranno disponibili fondi per ulteriori interventi di riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica, ai sensi del decreto-legge n. 269 del 30 settembre 2003.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
GIOVANARDI

(1° marzo 2004)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso:

che dal 1° ottobre 2003 è stata chiusa la biglietteria della stazione ferroviaria di Fasano (Brindisi);

che si tratta di una decisione incomprensibile in quanto la stessa non tiene conto dell'importanza del Comune di Fasano, secondo centro e non solo per numero di abitanti dopo il capoluogo di Provincia;

che la stazione ferroviaria innanzi citata è utilizzata anche dai cittadini di alcuni Comuni vicini;

che i Dirigenti delle relazioni esterne di Trenitalia si sono incontrati con il Sindaco di Fasano prospettando e concordando soluzioni alternative per diminuire il disagio dei viaggiatori;

che è invece necessario ripristinare il servizio presso la suindicata stazione ferroviaria;

che la stazione ferroviaria di Brindisi è sostanzialmente inaccessibile ai portatori di *handicap* per la presenza di barriere architettoniche;

che nonostante recenti lavori di ristrutturazione della zona dei binari e dell'edificio della stazione non si è provveduto ad eliminare le barriere architettoniche;

che la stessa Trenitalia sostiene che ci sono i carrelli elevatori per le scale che portano al sottopassaggio per accedere ai binari, ma che gli stessi non hanno mai funzionato,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere presso Trenitalia.

(4-05506)

(29 ottobre 2003)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che i Sindacati di Categoria nei giorni scorsi hanno lanciato l'allarme con riferimento alla prevista riduzione degli sportelli di biglietteria ed informazione presso la stazione ferroviaria di Brindisi;

che sostanzialmente gli sportelli verrebbero ridotti a due e aperti fino alle ore 22,00, mentre appena un anno e mezzo fa gli sportelli in questione erano quattro con diciassette addetti;

che, se il fatto corrispondesse al vero, sarebbe un evidente segnale di grave disattenzione di Trenitalia nei confronti di Brindisi e della sua provincia, considerato, tra l'altro, che già nei mesi scorsi le stazioni di Fasano e di Cisternino sono diventate «stazioni fantasma» e sono state anche soppresse diverse fermate di treni presso stazioni importanti della provincia come Ostuni, Fasano, etc.;

che Brindisi e la provincia rappresentano un punto strategico anche per quanto riguarda i trasporti ferroviari;

che, quindi, va invece potenziata la presenza delle Ferrovie dello Stato,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sulla vicenda;

se e quali urgenti iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere al riguardo.

(4-05989)

(28 gennaio 2004)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che Trenitalia aveva deciso di ridurre presso la stazione ferroviaria di Brindisi gli sportelli di biglietteria ed informazione da 4 a 2 e che aveva dimostrato scarsa attenzione nei confronti di altre stazioni della provincia di Brindisi (Cisternino, Fasano ed Ostuni), con la soppressione di fermate di importanti treni e la riduzione a «stazione fantasma», in particolare di Cisternino e Fasano;

che è poi accaduto che addirittura il numero degli sportelli di biglietteria ed informazione presso la stazione ferroviaria di Brindisi verrebbe ridotto a uno, come se si trattasse di una stazione di un qualsiasi piccolo Comune;

che si tratta di una decisione assolutamente da revocare per l'importanza che Brindisi ha non solo per il trasporto nazionale, ma anche per quello internazionale, verso l'altra sponda dell'Adriatico e dei Paesi del Medioriente;

rilevato:

che la politica dei trasporti di Trenitalia appare completamente improntata al selvaggio risparmio di risorse finanziarie e ai tagli e alla riduzione di servizi indispensabili;

che tale politica riguarda in particolare la provincia di Brindisi,

si chiede di sapere se non si intenda intervenire con urgenza presso Trenitalia per spiegare alla stessa che il primo compito delle Ferrovie dello Stato è quello di assicurare un adeguato servizio di trasporto ferroviario.

(4-05990)

(28 gennaio 2004)

STANISCI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nella stazione ferroviaria di Brindisi funziona da qualche giorno solo uno sportello di biglietteria rispetto ai quattro in funzione nell'anno 2002;

l'immagine e gli interessi della città e degli utenti risultano fortemente compromessi, senza alcuna motivazione legata al traffico ferroviario; infatti, quotidianamente, migliaia di persone, tra lavoratori e studenti pendolari, turisti in transito da Brindisi, continuano a servirsi del treno come mezzo di trasporto; se si considera che il solo sportello rimasto in funzione è comprensivo sia della biglietteria sia del servizio informazioni e che, naturalmente, non riesce a smaltire le richieste dell'utenza brindi-

sina, greca ed albanese che ogni giorno si riversa nella stazione, sono facilmente immaginabili le code ed il clima di stress permanente che finiranno con lo scatenarsi nella sala di ingresso per l'ansia che tutti avranno di prendere il treno, soprattutto nella stagione estiva, con i grandi flussi turistici di ritorno dalla Grecia;

questa situazione va a compromettere, altresì, la tutela dei diritti dei lavoratori ferroviari che finiranno col subire non poche modifiche nell'organico, nell'organizzazione complessiva e nell'orario delle prestazioni lavorative;

per questo le organizzazioni sindacali hanno inviato a Trenitalia una diffida per tutelare gli interessi dei lavoratori addetti ai servizi di sportello,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire sollecitamente sull'Azienda Trenitalia perché la stazione ferroviaria di Brindisi conservi la capacità di rispondere alle richieste dei passeggeri i cui diritti vanno tutelati evitando loro disagi;

quali siano le sue valutazioni in ordine alla necessità di salvaguardare l'immagine della città di Brindisi, già gravemente colpita da problemi occupazionali ed ambientali;

se non ritenga opportuno tutelare i diritti dei lavoratori delle Ferrovie, evitandone la penalizzazione paventata dai sindacati.

(4-05999)

(28 gennaio 2004)

RISPOSTA. (*) – Le Ferrovie dello Stato Spa hanno riferito che la biglietteria della stazione di Brindisi dispone di 3 sportelli con addetti, 3 postazioni SIPAX, sistema di vendita informatizzato e 2 macchine emettitrici *self service*.

Nei periodi di maggiore intensità di richiesta da parte della clientela, come lo scorso periodo natalizio fino al 18 gennaio 2004, i 3 sportelli con addetti sono rimasti aperti con orario prolungato fino a tarda serata in coincidenza, peraltro, con l'orario di arrivo delle navi nel porto di Brindisi.

Attualmente, e per tutto il mese di marzo, proprio in previsione di un periodo di minore intensità di traffico viaggiatori ed anche al fine di ridurre il più possibile un notevole accumulo di giornate di ferie e di recupero relative all'anno 2003 da parte del personale, è stato deciso, d'intesa con il responsabile della stessa biglietteria, di effettuare la chiusura di uno sportello al mattino e nei giorni in cui normalmente si registra una ridotta affluenza di pubblico e cioè martedì, mercoledì e giovedì.

Tale decisione, a tutt'oggi, non risulta aver creato alcun disservizio alla clientela.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle quattro interrogazioni sopra riportate.

Peraltro, sia per le prossime festività pasquali come per tutti i periodi di più intenso traffico, si incrementerà l'apertura degli sportelli operativi, tenendo conto, comunque, che in linea generale si tenderà ad attuare una gestione flessibile della biglietteria, legata tendenzialmente al variare dei flussi di domanda della clientela.

Il servizio di assistenza ed informazione alla clientela nella stazione di Brindisi ha avuto, nel corso dell'anno 2003, un notevole miglioramento dovuto soprattutto al trasferimento della sede del presidio in un locale attiguo all'atrio della biglietteria dotato di ambienti più ampi ed accoglienti per la clientela.

L'orario di apertura di tali uffici è tutti i giorni dalle ore 7.00 alle ore 21.00.

Per quanto riguarda, poi, i servizi di manovra, gestiti dalla Divisione cargo, durante la fascia notturna nell'impianto in questione, si sottolinea che non è prevista la soppressione di alcun posto di lavoro né sussistono problemi di sicurezza.

Attualmente è ancora in fase di studio un progetto finalizzato a realizzare un efficientamento del servizio.

Pertanto, non è stato adottato alcun nuovo provvedimento organizzativo ed il citato progetto, non appena completato, in applicazione delle norme contrattuali in vigore e nel corretto svolgimento delle relazioni industriali, sarà comunque oggetto di verifica con le organizzazioni sindacali, prima di dar corso ad una qualsiasi forma di attuazione.

Per quanto riguarda, invece, l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Brindisi, si fa presente che la stessa è dotata di porte automatiche ed è priva di barriere per l'accesso al fabbricato ed al primo binario.

Sono già state esperite le procedure di gara ed aggiudicati i lavori per una fase integrativa finalizzata all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti per gli ipovedenti, mediante la realizzazione di percorsi tattili nell'impianto; i lavori per l'adeguamento sono attualmente in corso.

I servoscala, installati per accedere al sottopassaggio, non sono in funzione.

Gli stessi potrebbero essere attivati ove venisse revocato il servizio di assistenza ai disabili effettuato da Trenitalia Spa e pubblicizzato sull'orario che prevede, a seguito di specifica richiesta, l'attraversamento a raso assistito e l'utilizzo di carrelli elevatori per l'incarrozzamento al treno, servizio questo che risulta più celere e più gradito alle associazioni dei disabili.

Relativamente alla stazione di Fasano, Trenitalia Spa ha avviato un programma di riorganizzazione dei servizi di vendita diretta, finalizzato a rendere efficiente e razionale il processo che prevede l'utilizzo di canali alternativi di vendita in sostituzione di alcune biglietterie di stazione.

L'iniziativa non comporta alcun riflesso penalizzante per la clientela, offrendo valide alternative disponibili per l'acquisto di biglietti ed agevola la diffusione dell'utilizzo dei sistemi più innovativi di vendita.

Infatti, nella stazione di Fasano è stata già installata una emettitrice automatica di ultima generazione in grado di svolgere, senza limiti di orario, tutte le attività precedentemente previste allo sportello (bigliettazione regionale e di lunga percorrenza, prenotazioni) utilizzabili con carta di credito, bancomat e contanti.

A ciò si aggiunge la possibilità di acquisire biglietti via Internet o telefonicamente, rivolgendosi al numero 892021 (ritirando, quindi, il biglietto presso le emettitrici *self service* presenti in stazione).

Peraltro, è intendimento di Trenitalia Spa ampliare e rendere ancora più capillare la rete di vendita esterna, coinvolgendo un numero ancora maggiore di operatori del settore (agenzie turistiche).

Inoltre, per venire incontro a coloro che dovessero eventualmente incontrare difficoltà a ricorrere a tali strumenti alternativi, per mancanza di tempo ed altri motivi particolari, è anche previsto che la clientela in partenza dalla stazione di Fasano con i treni di media e lunga percorrenza (Intercity ed espressi) possa effettuare direttamente a bordo, senza alcun sovrapprezzo, l'acquisto del titolo di viaggio, dandone tempestivo e preventivo avviso al personale viaggiante, al momento dell'accesso al treno.

Trenitalia Spa, peraltro, ha curato con particolare attenzione l'informazione alla clientela su tutte le diverse soluzioni di acquisto dei biglietti ferroviari.

Infine, si fa presente che la biglietteria di Ostuni è funzionante, mentre la stazione di Costernino è sempre stata impresenziata.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stante la rilevanza della problematica sollevata con gli atti di sindacato ispettivo in parola ed in considerazione dei possibili disagi che la chiusura delle biglietterie può determinare all'utenza interessata, ha ritenuto opportuno procedere ad un ulteriore approfondimento con le Ferrovie dello Stato Spa in ordine al programma di riorganizzazione dei servizi di vendita.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(11 marzo 2004)

TOIA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la carenza degli organici del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco rappresenta un grave problema per il nostro Paese considerata la funzione civile che il Corpo è chiamato ad espletare nella società in quanto parte integrante e sostanziale del sistema di sicurezza statuale diretta al conseguimento degli obbiettivi di incolumità delle persone e di tutela dei beni e dell'ambiente;

l'organico del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco risulta essere largamente sottodimensionato in quanto carente di circa 15.000 unità; infatti, sull'intero territorio nazionale per 57 milioni di abitanti sono presenti solo 27.000 vigili del fuoco;

nel documento predisposto dagli uffici del dipartimento dei Vigili del fuoco viene valutato in 4.600 unità l'incremento di organico indispensabile a soddisfare le esigenze di servizio derivanti dai compiti di difesa civile, dall'adeguamento del servizio antincendi negli aeroporti, dalla realizzazione delle Direzioni Regionali Vigili del fuoco e dall'abrogazione del servizio di leva previsto dal 1º gennaio 2005;

attualmente all'aumento del personale del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco si provvede nella misura del 75 per cento mediante l'assunzione dei candidati idonei nella graduatoria del concorso pubblico indetto con decreto del Ministero dell'interno in data 26 marzo 1998, mentre la restante parte viene assunta mediante ricorso alle graduatorie del concorso riservato ai Vigili iscritti negli elenchi del personale volontario;

circa 3000 giovani, risultati idonei al concorso per Vigili del fuoco del 1998, attendono di essere assunti nelle file del Corpo Nazionale e rischiano di vedersi chiudere definitivamente la graduatoria per decorrenza dei termini;

il tanto decantato obiettivo di potenziamento del personale del Corpo dei vigili del fuoco illustrato dal Governo durante la campagna antincendi estiva non solo non è mai stato attuato, ma addirittura è stato rinviato al termine della stagione estiva,

si chiede di sapere:

quali iniziative urgenti si intenda adottare al fine di realizzare un significativo potenziamento degli organici del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco per far fronte alle più urgenti necessità del servizio in relazione ai molteplici compiti istituzionali affidati al Corpo;

se non si ritenga opportuno incrementare la dotazione organica del Corpo dei Vigili del fuoco attingendo dalla graduatoria dei candidati risultati idonei nel concorso pubblico indetto con decreto del Ministero dell'interno in data 26 marzo 1998;

se non si ritenga opportuno potenziare in via prioritaria i numerosi distaccamenti che attualmente possono avvalersi solo di volontari al fine di migliorare l'efficacia degli interventi straordinari resi necessari dai danni causati dalle tante calamità naturali che si verificano con frequenza purtroppo ricorrente nel nostro Paese.

(4-05097)

(28 luglio 2003)

RISPOSTA. – Nei dieci anni antecedenti la formazione di questo Governo le piante organiche dei Comandi provinciali dei Vigili del fuoco e la distribuzione sul territorio delle relative sedi di servizio non sono state adeguate, se non in minima parte, alle reali crescenti esigenze operative.

Gli esigui incrementi di organico previsti dalle leggi n. 246/2000 e n. 175/2001, infatti, non hanno consentito l'aumento delle dotazioni organiche delle singole sedi del territorio nazionale, ma solo l'attuazione di alcune misure prioritarie (ad es. adeguamento agli *standard* ICAO dell'organico dei Vigili del fuoco addetto al soccorso aeroportuale).

Di conseguenza la carenza dl organico lamentata dall'onorevole interrogante rispecchia una generale situazione di disagio presente su tutto il territorio nazionale.

Nella consapevolezza di ciò, l'Amministrazione dell'interno, implementando una serie di studi e progetti pregressi, alcuni dei quali in fase di attuazione, ha elaborato un progetto pluriennale di sviluppo del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco che, in un'ottica di maggiore funzionalità e tempestività dei servizi istituzionali, prevede:

il potenziamento dell'organico dei presidi dei Vigili del fuoco già esistenti a livello provinciale (sedi centrali e distaccamenti), secondo parametri collegati a determinati dati dell'ultimo censimento nazionale ISTAT, al numero degli interventi di soccorso tecnico urgente effettuati negli ultimi anni, nonché all'esigenza di rendere omogenea la presenza del Corpo nazionale dei Vigili fuoco sul territorio nazionale;

l'istituzione, nell'ambito del subprogetto «Soccorso Italia in 20 minuti», di circa 470 presidi aggiuntivi, tra distaccamenti permanenti, volontari e misti, individuati in modo da assicurare interventi di soccorso entro venti minuti dall'allertamento del «115» in una parte largamente preponderante del territorio nazionale (resterebbero temporaneamente esclusi dall'intervento in venti minuti circa 5 milioni di abitanti, collocati in prevalenza in zone difficilmente raggiungibili per le caratteristiche territoriali, per i quali è stata comunque ipotizzata la realizzazione di un progetto di autoprotezione);

l'adeguamento delle dotazioni organiche delle Direzioni regionali dei Vigili del fuoco ai nuovi compiti assegnati con il decreto del Presidente della Repubblica n. 314/2002, il potenziamento dei nuclei specialistici di soccorso (aeroportuale, portuale, aereo, acquatico, nucleare-biologico-chimico-radiologico, eccetera) e, più in generale, l'adeguamento degli organici ad altri svariati compiti d'istituto (soccorso presso autostrade, ferrovie, gallerie e viadotti, presso sedi di organi costituzionali, eccetera).

L'attuazione del progetto pluriennale richiede, ovviamente, il supporto di specifici provvedimenti legislativi, che prevedano e finanzino i necessari consistenti incrementi di personale (circa 25.000 unità operative permanenti).

L'attuale Governo ha iniziato ad incidere in tal senso con la legge finanziaria per il 2003, che ha previsto un incremento della dotazione organica di 230 unità (già assunte) ed ha consentito di procedere all'assunzione di altre 558 unità, come da autorizzazione contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica in data 31 luglio 2003.

Anche nella legge finanziaria per il 2004 sono state inserite misure volte all'assunzione di personale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco. Infatti è previsto che la dotazione organica del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco sia incrementata di 500 unità complessive di personale e, in aggiunta, che le Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, possano procedere ad assunzioni, nel limite di un contingente di personale complessivamente corrispondente ad una spesa annua lorda

pari a 280 milioni di euro, immettendo prioritariamente in servizio agli addetti ai compiti connessi a vari settori di particolare delicatezza, tra i quali il soccorso tecnico urgente e la prevenzione e vigilanza antincendi.

Si soggiunge che il decreto legge 30 gennaio 2004, n. 24, ha previsto all'articolo 2 un incremento di altre 500 unità della dotazione organica del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Un ulteriore incremento di personale, questa volta volontario, si potrà registrare a seguito dell'attuazione, già avviata, dell'appena citato progetto «Soccorso Italia in 20 minuti», nella parte in cui prevede l'attivazione di 334 nuovi distaccamenti volontari. Va tuttavia sottolineato che, in considerazione dei rilevanti costi finanziari, l'istituzione di tali sedi di servizio richiederà la partecipazione attiva degli enti locali attraverso un'opera di sensibilizzazione della popolazione alla diffusione del volontariato dei Vigili del fuoco e la messa a disposizione gratuita delle strutture immobiliari necessarie all'attivazione dei presidi di soccorso.

Nell'interrogazione l'onorevole interrogante fa riferimento tra l'altro al concorso a 184 posti di Vigile del fuoco, chiedendo l'assunzione di coloro che sono risultati idonei. Si segnala al riguardo che questa Amministrazione ha utilizzato largamente la graduatoria del concorso, assumendo a tutt'oggi circa 3.100 unità.

Ai sensi del predetto decreto legge n. 24/2004, la graduatoria medesima (al pari della graduatoria del concorso per titoli a 173 posti riservato ai Vigili del fuoco volontari) rimarrà valida fino al 31 dicembre 2006. Quindi, fino a tale data, l'Amministrazione attingerà ad essa (e alla graduatoria del concorso a 173 posti) per le assunzioni future, in applicazione della legge finanziaria per il 2004, dello stesso decreto-legge n. 24/2004 e secondo quanto sarà eventualmente previsto in altre leggi di potenziamento del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
BALOCCHI

(4 marzo 2004)

TONINI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il Consiglio provinciale di Pistoia, in data 22 luglio 2003, ha votato una mozione con la quale ha chiesto al Governo di conoscere con urgenza i tempi e le modalità della costruzione della nuova sede della Questura;

d'altra parte l'Amministrazione comunale di Pistoia, d'intesa con la Prefettura, ha rappresentato da tempo l'esigenza di una nuova sede della Questura per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi ai cittadini e contemporaneamente rispondere positivamente alle giuste richieste degli operatori che devono poter lavorare in condizioni decorose;

peraltro è stata individuata l'area all'interno del piano di recupero di una zona di grande rilievo, è stato definito il progetto esecutivo approvato dal Ministero, si è costituita la Società per realizzarla;

pur essendo pronta la concessione edilizia, i lavori non possono essere avviati in quanto la ditta costruttrice attende, ormai da tempo, di sottoscrivere i relativi atti con il Ministero dell'interno,

si chiede di sapere quali iniziative concrete si intenda adottare per rimuovere rapidamente le cause di questi ritardi che rischiano di vanificare tutto l'impegno profuso in sede locale e rendere inutili le risorse finanziarie impegnate fino a questo momento, nonché di deludere le legittime attese di tutta la comunità locale che esige un servizio di qualità in un compito così delicato per la sicurezza dei cittadini.

(4-05348)

(2 ottobre 2003)

RISPOSTA. – Si comunica che l'immobile che ospita la Questura di Pistoia risulta effettivamente inadeguato sotto il profilo della sicurezza e della funzionalità operativa.

Lo scorso mese di luglio il Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'interno ha accreditato alla Prefettura la somma di 54.000,00 euro per l'esecuzione di alcuni lavori urgenti, anche in ottemperanza alla legge n. 626/94.

Inoltre la società proprietaria dell'immobile è stata diffidata a realizzare le opere di manutenzione di propria spettanza, pena, in caso di inadempienza, l'esecuzione d'ufficio in danno, secondo quanto previsto dal contratto di locazione.

Per quanto concerne le iniziative finalizzate alla costruzione di una nuova sede, nella quale accorpare anche la Sezione della Polizia stradale, si comunica che il progetto definitivo è stato presentato nel 2001, sia per il rilascio della concessione edilizia sia per la verifica di congruità del canone di locazione da parte della locale Agenzia del territorio.

Il canone richiesto per la nuova sede ammonta a 1.450.000,00 euro circa, a fronte di quello attualmente corrisposto, ammontante a 294.380,43 euro per l'immobile della Questura, locato fino al 2006, e di 26.000,00 euro per quello della Sezione della Polizia stradale, locato fino al 2005.

Al riguardo, gli attuali stanziamenti di bilancio non consentono, al momento l'assunzione di impegni che comportino un aggravio così rilevante degli oneri in questione.

Di tali circostanze è stata informata anche la Prefettura di Pistoia, alla quale sono state peraltro date contestuali assicurazioni che, in via del tutto eccezionale, sarà verificata la possibilità di autorizzare le trattative volte all'acquisizione in fitto di un locale adeguato a soddisfare le accresciute esigenze dell'Ufficio Immigrazione della Questura.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(2 marzo 2004)