SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 116

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 1º al 16 giugno 2004)

INDICE

ACCIARINI: sul programma di sviluppo delle tecnologie didattiche (4-03559) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*) *Pag.* 6523

BERGAMO: sui titoli professionali marittimi (4-05615) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture ed i trasporti*) 6525

BONATESTA: sui cosiddetti «smartshop» (4-05391) (risp. SIRCHIA, *ministro della salute*) 6526

sull'allontanamento di una *troupe* giornalistica da un treno regionale (4-05648) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6530

CICOLANI: sul servizio offerto da Trenitalia (4-05455) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6533

COSTA: sul servizio postale del comune di Melissano (Lecce) (4-06355) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6540

DE PAOLI: sulla caserma dei Carabinieri di Calcinato (Brescia) (4-03218) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6542

sulla caserma dei Carabinieri di Calcinato (Brescia) (4-03330) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6542

sulla multa comminata ad un guidatore nel Bresciano (4-05337) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6543

sulla realizzazione di un impianto di trattamento rifiuti in Pian Camuno (Brescia) (4-06439) (risp. MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio*) *Pag.* 6544

DONATI ed altri: sui sequestri di fauna esotica (4-06014) (risp. MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio*) 6547

FABRIS: sul ponte di Rosolina, sulle sponde venete del Po (4-04084) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6550

sulla soppressione dei passaggi a livello nel comune di Vicenza (4-04349) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6553

su uno sciopero proclamato dal personale del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (4-04746) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6557

sui corsi per il recupero dei punti della patente di guida (4-06256) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6559

FLORINO: sul motoclub «Hells Angels» (4-06160) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6562

FORTE: sul collegamento ferroviario tra Celano e Roma (4-06152) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6564

TIPOGRAFIA DEL SENATO (400)

GIULIANO ed altri: su un incidente evitato nell'aeroporto di Capodichino (4-06695) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) *Pag.* 6565

GUERZONI: sull'iscrizione all'anagrafe dei nati in Italia da extracomunitari regolarmente residenti (4-05687) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 6570

IOVENE: sul servizio postale in Calabria (4-05653) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6572

LAURO: sul servizio postale nella città di Mugnano di Napoli (4-06503) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6574

LONGHI: sul poliambulatorio Pammatone di Genova (4-02178) (risp. CURSI, *sottosegretario di Stato per la salute)* 6575

su casi di *mobbing* presso l'ospedale San Martino di Genova (4-05511) (risp. CURSI, *sottosegretario di Stato per la salute*) 6580

su casi di *mobbing* presso l'ospedale San Martino di Genova (4-05803) (risp. CURSI, *sottosegretario di Stato per la salute*) 6582

su un progetto di riassetto urbanistico dell'area della Marina di Genova Sestri (4-06144) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6584

sulla Commissione centrale per gli esercenti le professioni sanitarie (4-06145) (risp. CURSI, *sottosegretario di Stato per la salute*) 6585

MALABARBA: sui lavoratori della Cooperativa «Creativamente» di Ferentino (4-01230) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*) 6586

sull'A.C.M.S., azienda di trasporto pubblico operante sul territorio casertano (4-03846) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 6589

MANZIONE, BEDIN: sulla gestione degli aiuti umanitari inviati in Iraq (4-05880) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 6591

MARINO ed altri: su un incidente evitato nell'aeroporto di Capodichino (4-06673) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6566

MASCIONI: sui negoziati per un accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino (4-06364) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 6593

MONTINO ed altri: su una discarica di rifiuti pericolosi da realizzare nei pressi di Roma (4-06243) (risp. MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio*) *Pag.* 6594

MULAS: sui collegamenti navali con la Sardegna (4-03421) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6596

MURINEDDU ed altri: sulla cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma (4-06414) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6598

MUZIO: su uno sversamento di rifiuti pericolosi verificatosi presso l'azienda Oma di Rivalta Torinese (4-06430) (risp. MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio*) 6603

PERUZZOTTI: sulle apparecchiature elettroniche denominate «Photored F 17» (4-06107) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6604

SALZANO: sul collegamento ferroviario tra Celano e Roma (4-06369) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 6564

SCALERA: su un incidente evitato nell'aeroporto di Capodichino (4-06677) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6567

SCHIFANI ed altri: sulle relazioni industriali nel gruppo Electrolux - Zanussi (4-01964) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6607

SERVELLO ed altri: sul servizio ferroviario in Lombardia (4-05603) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6609

sul servizio ferroviario in Lombardia (4-06006) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 6610

SODANO Tommaso: sulla costruzione di una scuola materna nel comune di Sant'animo (Napoli) (4-05708) (risp. SIRCHIA, *ministro della salute*) 6612

su un incidente evitato nell'aeroporto di Capodichino (4-06660) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 6568

SPECCHIA: su un furto avvenuto a Brindisi (4-05904) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 6615

STANISCI: sulla chiusura del servizio psichiatrico dell'ospedale Perrino di Brindisi (4-05187) (risp. SIRCHIA, *ministro della salute*) *Pag.* 6617

sul trasporto del legno tramite lo scalo ferroviario di Brindisi (4-05844) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6618

THALER AUSSERHOFER ed altri: su un protocollo addizionale della Convenzione ONU contro la tortura (4-06498) (risp. BONIVER, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 6621

VICINI: sul risanamento ambientale della linea dell'elettrodotto n. 377 (4-05665) (risp. MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio*) 6623

ACCIARINI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Considerato che:

nel programma di sviluppo delle tecnologie didattiche per il triennio 1997-2000 sono stati stanziati fondi consistenti, come si può constatare dal seguente prospetto:

Anno	*Totale (miliardi)*
1997	158.150
1998	267.892
1999	132.020
2000	182.700
TOTALE . . .	740.762

con la legge 27 ottobre 2000, n. 306, sono stati disposti, per il triennio 2000-2002, finanziamenti destinati all'acquisto delle attrezzature informatiche nelle scuole, pari a 350 miliardi complessivi, con la seguente cadenza:

2000	69,5	miliardi
2001	119,5	miliardi
2002	180	miliardi

nel 2001, oltre ai fondi della legge n. 306 del 2000, sono stati stanziati anche 105 miliardi in parte riservati dalle spese di funzionamento, in parte da fondi CIPE;

per il 2002 non sono stati previsti fondi ulteriori oltre quelli della legge 306/200; tali fondi sono stati, tra l'altro, erogati in grande ritardo; la circolare relativa è, infatti, del 24 ottobre 2002 e presumibilmente potranno essere spesi solo nell'anno successivo;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 marzo 2001 la Presidenza del Consiglio ha assegnato al Ministero della pubblica istruzione 150 miliardi per il progetto per la formazione informatica e tecnologica dei docenti; i corsi previsti sono programmati per tutto il 2003;

non esistono prospettive concrete di finanziamento nella legge finanziaria per il 2003 ed è chiaro che la richiesta di 1700 milioni di euro in cinque anni, effettuata per il potenziamento del settore dal ministro Moratti, è rimasta lettera morta;

allo stato attuale il Ministero sta distribuendo finanziamenti e realizzando attività già deliberati e finanziati, nel 2000 e 2001, dal precedente Governo,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative si intenda assumere per garantire che siano disponibili i fondi necessari al proseguimento del programma di sviluppo delle

tecnologie didattiche anche per evitare un arretramento rispetto ai livelli già raggiunti grazie all'attività dei precedenti governi di centrosinistra;

se non si rilevi una qualche contraddizione fra il comportamento del Ministero e le proposte elettorali su cui si è impegnato lo schieramento politico che sostiene l'attuale Esecutivo in carica.

(4-03559)

(16 dicembre 2002)

Risposta. – Si fa presente che il Governo è impegnato per lo sviluppo delle tecnologie didattiche, che costituisce uno dei principali obiettivi cui tende l'azione del Ministero, come risulta anche dalle direttive generali sull'azione amministrativa e la gestione emanate per l'anno finanziario 2002 e per gli anni successivi.

Proprio in attuazione della Direttiva generale sull'azione amministrativa per l'anno finanziario 2002, è stata emanata la circolare ministeriale n. 114 del 24 ottobre 2002, con la quale sono stati ripartiti oltre 81 milioni di euro da assegnare alle scuole, che hanno così potuto installare, nel corso del 2003, più di 50.000 nuovi *personal computer*.

Subito dopo è stata anche emanata la circolare ministeriale n. 116 del 28 ottobre 2002, con la quale sono stati investiti 75 milioni di euro per la formazione informatica di 196.000 docenti con modalità di *e-learning;* ciò ha consentito, tra l'altro, un risparmio di circa il 50% rispetto ai corsi svolti con modalità tradizionale.

A conferma della sensibilità del Governo al tema dello sviluppo delle tecnologie informatiche, la legge finanziaria 2004 – articolo 3, comma 92 – nell'autorizzare la spesa complessiva di 90 milioni di euro per il piano programmatico di interventi finanziari per l'attuazione della legge n. 53 del 28 marzo 2003, di riforma del sistema scolastico, ha espressamente disposto interventi per lo sviluppo delle tecnologie multimediali.

La stessa legge finanziaria 2004 ha anche previsto, tra l'altro, agevolazioni per i docenti delle scuole pubbliche che desiderano un *personal computer* portatile da utilizzare nella didattica.

In coerenza con quanto sopra, anche nella Direttiva generale sull'azione amministrativa e la gestione per l'anno 2004 lo sviluppo delle tecnologie informatiche è inserito tra gli obiettivi prioritari con la previsione di specifici interventi nel settore dell'automazione informatica e dell'innovazione tecnologica. Gli interventi indicati nella direttiva del 2004 sono volti, in particolare, a:

rendere ancor più accessibili alle famiglie e ai docenti i sistemi informativi;

rendere disponibili le banche dati a livello centrale e regionale;

predisporre le condizioni affinché le istituzioni scolastiche accedano alle tecnologie di comunicazione e informazione a larga banda e satellitari;

implementare il protocollo informatico nelle scuole, oltre che in tutti gli uffici dell'Amministrazione centrale e periferica.

In questi primi mesi del 2004 sono state già avviate varie iniziative, alcune delle quali vengono realizzate anche mediante accordi e convenzioni con enti ed organismi particolarmente qualificati. In proposito si segnala, tra gli altri, l'accordo tra il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e la Microsoft relativo al «Microsoft Progetto Docente 2004-2005», che prevede di formare, per il nuovo anno scolastico, 15.000 docenti delle scuole di ogni ordine e grado sulle nuove tecnologie informatiche di Microsoft Office attraverso un corso gratuito totalmente *on-line* sotto la guida di *tutor* esperti.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca

APREA

(26 maggio 2004)

BERGAMO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

il decreto 5 ottobre 2000 del Ministero dei trasporti e della navigazione (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 23.10.2000) stabilisce i nuovi titoli professionali marittimi e i requisiti minimi obbligatori per la gente di mare, recependo le disposizioni internazionali emanate dall'IMO nella prima Conferenza dei paesi aderenti, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995;

l'articolo 1, comma 2, titolo *c)*, stabilisce che per imbarcarsi in qualità di «ufficiale di navigazione» bisogna essere in possesso, fra le altre cose, del diploma di scuola secondaria superiore, cioè non è più indispensabile essere in possesso di un diploma conseguito presso un Istituto tecnico nautico o professionale marittimo;

l'entrata in vigore dei nuovi titoli era prevista per il 1° febbraio 2002, ma continue deroghe ne hanno rimandato l'applicazione fino ad oggi;

il decreto del Presidente della Repubblica del 9 maggio 2001, n. 324 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 187 del 12/08/2001), ha emanato il regolamento di attuazione delle direttive nn. 94/58/CE e 98/35/CE relative ai requisiti minimi della formazione della gente di mare, stabilendo fra le altre cose, nell'allegato II, lettera *b)*, i criteri per l'accreditamento od il riconoscimento di Istituti di formazione marittima ed i programmi e corsi di istruzione e di formazione marittima,

si chiede di sapere:

a quale soggetto sarà affidata la formazione e l'addestramento necessari ad un diplomato generico per intraprendere la professione di ufficiale di navigazione;

quali azioni intendano intraprendere i Ministri in indirizzo e quali supporti e mezzi intendano mettere a disposizione per promuovere l'obiettivo di un'adeguata formazione professionale;

se, seguendo le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica del 9/5/2001, un ente diverso dalla scuola pubblica possa essere riconosciuto quale Istituto di formazione marittima in grado di formare/addestrare sia un diplomato generico, sia un diplomato nautico con un'azione di «formazione continua» necessaria, con i nuovi requisiti richiesti, anche per un passaggio di ruolo da «operativo» a «direttivo».

(4-05615)

(13 novembre 2003)

RISPOSTA. – Si rappresenta che i criteri per l'accreditamento e il riconoscimento di istituti di formazione marittima, i programmi ed i relativi corsi di formazione sono stati definiti nel corso degli anni 2001/2002, in ottemperanza con quanto stabilito dalla Convenzione STCW'95, con i provvedimenti pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana citata dall'onorevole senatore in premessa.

Si fa presente, inoltre che la formazione professionale e l'addestramento necessari ad un diplomato generico non proveniente da un istituto nautico saranno stabiliti da appositi provvedimenti da emanarsi di concerto con il Ministro dell'istruzione.

Detti provvedimenti dovranno tenere conto delle previsioni della riforma della scuola secondaria superiore e in particolare dei cicli scolastici e solo successivamente potrà essere individuato il soggetto cui potrà essere affidata la formazione del personale non nautico.

Per quanto concerne, infine, il passaggio dal ruolo operativo a quello direttivo, lo stesso risulta già essere stato previsto dalla Convenzione STCW'95 e, di conseguenza, nei relativi decreti attuativi sopra richiamati.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(1° giugno 2004)

BONATESTA. – *Al Ministro della salute*. – Premesso:

che, in data 1° ottobre 2003, sul quotidiano «Il Tempo», a pagina 11, è stato pubblicato un articolo, a firma della giornalista Lucia Santori, dal titolo: «Spinelli di canapa e assenzio nelle erboristerie», con un «occhiello» che così recitava: «dilaga anche nel nostro Paese la moda degli *smartshop*: in vendita sostanze inebrianti ma del tutto legali». Segue il testo dell'articolo: «È da un anno che vivono ufficialmente sul mercato italiano. Hanno sedi a Roma, Milano, Torino, Firenze e Agrigento; presto saranno anche a Palermo, Latina e Livorno, mentre da poco hanno aperto a Bologna fiorendo in una rete di *franchising*. Il loro sito su internet è un *ecommerce*, e dentro ci trovi termini come *smartdrugs, growshop, headshop*. Hanno orari alternativi rispetto ad altri negozi, come alternative sono le sostanze naturali che vi vendono, ossia droghe legali, e non parliamo di coriandolo e zenzero. Sono entrati sul mercato con una definizione da er-

boristeria eppure in Italia sembrava difficile, se non impossibile, mettere in piedi un'attività del genere. La loro merce con il loro marchio fa perno sull'aggettivo inglese «*smart»,* che tradotto suona furbo, simpatico, intelligente. Il marchio «SS Smartshop» è una garanzia, perché intorno alla parolina innocua si sta costruendo un fenomeno di mercato di tutto rispetto dal punto di vista economico. Negozi su più luoghi, concepiti in uno stile analogo, si presentano come una «McDonald» di settore e fanno eco alla amplissima diffusione del genere che c'è in giro per il mondo, dall'Olanda agli USA. Non parliamo dei noti *coffee-shop* di Amsterdam perché qui non si fuma e non si può fumare. Non diciamo che dentro vengono vendute sostanze illegali. No, perché tanto nei negozi quanto sul sito vengono proposte merci che non rientrano tra le sostanze stupefacenti messe al bando dalla legge. Qui si trova l'Absinth, bevanda alcolica a base di assenzio, oppure un integratore dal nome «Final E» che i frequentatori garantiscono come estasi vegetale. C'è tutto l'occorrente pratico per l'assunzione di sostanze, pipe ad acqua e trita erbe, e ovviamente non può mancare il campionario di quanto può essere ingerito, inalato o fumato nella legalità, come l'ossigeno puro al 99,5 per cento nel *Growshop*, sorta di fornitura di base da vivaio ai sementi, concime e lampade varie per coltivare semi di canapa in casa. Canapa e non cannabis, materia da disquisizione tra botanici. Sta di fatto che gli *smartshop,* aperti dalle 16 a mezzanotte, domenica esclusa, sono diventati anche un fenomeno di costume per una clientela varia che a Milano assicurano tra i 18 e i 60 anni. Qui gli spinelli con italianissima canapa vengono messi in vendita, stando al sito Internet, su una media di prezzi che va da 2 euro e 50 ai 4 euro per articolo e si presentano con nomi tipo *dream, space, peace e relax*. Le sementi a bustine da 10 unità, si muovono sui 30 euro e il concime ad 8 euro la confezione. Durante l'estate scorsa a Milano i giovani e non solo, si davano appuntamento in negozio per i *roll context*, gare per rollare spinelli, e l'iniziativa pare fosse partita dal *marketing* della società in erba. Tra leggenda metropolitana e realtà, il gruppo negli ultimi giorni ha fatto muro ai contatti con la stampa specie dopo l'intervento del vicepremier Fini sull'uso e la detenzione degli stupefacenti, ma è voce comune negli ambienti giovanili e di coloro che intendono affiliarsi alla SS, che il referente di Stato per le regolari autorizzazioni è nel Ministro della salute e che quindi la regolarità e la legge sono perfettamente rispettate»;

che non è difficile prevedere come la «moda degli *smartshop*» sia destinata ad una rapida diffusione in moltissime altre città italiane e, conseguentemente, la diffusione di queste sostanze inebrianti ma non illegali «contagerà» un grandissimo numero di giovani;

che la medicina sembra si sia già pronunciata circa la nocività di queste sostanze, ritenute le nuove «droghe leggere», i cui effetti nel lungo periodo forse oggi non è nemmeno possibile ipotizzare;

che, comunque, il fatto che siano ritenute «sostanze legali» consente il loro consumo anche ai giovanissimi in cerca di esperienze e sensazioni «eccitanti»,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Governo non ritenga opportuno intervenire immediatamente decidendo se e quali sostanze vadano equiparate alle droghe e quindi proibite;

se, nel frattempo, per cautelare i più giovani di fronte ai rischi collegati al consumo di dette sostanze, non si ritenga di dover proibire la vendita via Internet per evitare che minorenni possano avere libero accesso a questi prodotti;

se, infine, non si ritenga di dover stabilire norme di controllo severo per evitare l'accesso ai negozi ai minori di 18 anni e severe sanzioni per quei titolari che, in un modo o nell'altro, non tengano conto di tale divieto.

(4-05391)

(9 ottobre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione in esame, va precisato che è in corso la revisione dei prodotti contenenti ingredienti «erboristici» notificati ai sensi della circolare 18 luglio 2002, n. 3, ai fini di un loro riconoscimento come integratori alimentari per effetti di tipo «fisiologico», come intesi dalla direttiva comunitaria n. 46/2002/CE, intervenuta lo scorso anno ad armonizzare tale specifico settore.

È stato predisposto un primo elenco di piante, ritenute non ammissibili come costituenti di integratori, per questioni correlate alla sicurezza d'uso; tale elenco è attualmente all'esame del Consiglio Superiore di sanità.

Si sta procedendo a compilare l'inventario delle piante utilizzate nei prodotti sopra indicati per l'aggiornamento della loro ammissibilità.

Per quanto riguarda i canali di commercializzazione degli integratori alimentari, secondo l'attuale assetto normativo, non si ravvisano impedimenti per la loro presenza negli esercizi commerciali denominati *smartshop*.

Deve trattarsi, in ogni caso, di integratori riconosciuti come tali dal Ministero della salute, dopo accurata valutazione, tramite l'esame dell'etichetta, dei componenti e degli effetti ad essi attribuiti, e, qualora ritenuto opportuno, della documentazione accessoria richiesta.

Per quanto concerne l'integratore «Final E», si precisa che la Direzione generale competente, dopo l'esame dell'etichetta notificata, ha invitato l'impresa titolare a non immettere in commercio il prodotto, in quanto non proponibile come integratore, in considerazione del contenuto di efedrina.

A causa delle segnalazioni successivamente ricevute, riguardanti la presenza del «Final E» negli *smartshop*, nonché la possibilità del suo acquisto tramite Internet, questo Ministero, con nota in data 8/5/2003, ha allertato il Comando Carabinieri per la sanità per garantire il divieto di commercio.

In merito alla canapa, si sottolinea che le piante del genere «cannabis» sono incluse nel citato elenco delle piante non ammesse per l'uso come ingredienti di integratori.

Il Ministero della salute intende sviluppare ulteriori controlli mirati al conseguimento della completa rimozione dagli *smartshop* di tutti i prodotti non rientranti nella categoria degli integratori, ma proposti come tali al pubblico.

Nell'agosto 2003, in concomitanza con l'emergere del fenomeno in questione, sono state date disposizioni al Comando Carabinieri per la sanità per l'avvio di un'indagine finalizzata a definire le dimensioni e le caratteristiche del mercato dei prodotti naturali, con potenziale attività allucinogena, in vendita per uso ricreativo negli esercizi commerciali citati nell'interrogazione in esame.

Sulla base delle risultanze di tali accertamenti, il Ministero potrà valutare i provvedimenti da adottare, l'eventuale avvio delle procedure di inserimento nelle tabelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9/10/1990, n. 309, «Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza«, o più urgenti interventi a tutela della salute pubblica.

Le indagini disposte dal Comando Carabinieri sono state finalizzate al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

identificazione sul territorio nazionale degli *smartshop*;

verifica del tipo di autorizzazione allo svolgimento dell'attività;

identificazione delle sostanze e dei prodotti venduti o ceduti alla clientela;

prelievo di campioni delle materie prime o dei prodotti detenuti in tali locali con invio all'Istituto superiore di sanità per le analisi di laboratorio;

verifica ed identificazione di eventuali sostanze stupefacenti;

individuazione dei prodotti che eventualmente riportino indicazioni circa l'autorizzazione all'immissione in commercio o la notifica dell'etichettatura al Ministero della salute.

Sono stati individuati nel territorio nazionale 11 punti vendita, dei quali:

uno a Milano;
uno a Varese;
uno a Genova;
uno a Torino;
uno a Riccione (Rimini);
uno a Jesi (Ancona);
uno a Urbino (Pesaro-Urbino);
uno a Perugia;
uno a Foligno (Perugia);
uno a Roma;
uno a S. Giovanni Gemini (Agrigento).

Nel corso dell'attività ispettiva è stato effettuato il campionamento di 41 prodotti, le cui risultanze analitiche di laboratorio sono state inviate dall'Istituto superiore di sanità alla Direzione generale competente per le valutazioni e i provvedimenti ritenuti necessari.

Il Ministro della salute
SIRCHIA

(3 giugno 2004)

BONATESTA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e delle comunicazioni*. – Premesso che:

domenica 16 novembre 2003 è partita, sulle reti televisive nazionali e sulle reti satellitari, per poi proseguire sui quotidiani, periodici e schermi cinematografici, la nuova campagna istituzionale del Gruppo Ferrovie dello Stato, firmata dal regista Gabriele Muccino;

l'obiettivo della campagna, è quello di ribadire con forza la centralità delle Ferrovie dello Stato nel nostro Paese e la sua missione: assicurare agli italiani un sistema di mobilità moderno ed efficiente;

nel film, girato da Colorado Film e realizzato da Gabriele Muccino per l'agenzia Bates, mentre la direzione della fotografia è affidata ad Armando Cantinari, si intrecciano storie e protagonisti, ognuno dei quali insegue un sogno, un nuovo amore, una nuova vita, un nuovo lavoro, un'opportunità diversa, speranze che, con i protagonisti del film, viaggiano e si incontrano sui binari e sui treni delle ferrovie italiane, in una storia perfettamente circolare;

il giorno 13 novembre 2003, sulla linea ferroviaria Viterbo-Roma, è salita una *troupe* televisiva del TGR Lazio con il corrispondente da Viterbo, dr. Fausto Pace, per girare una inchiesta giornalistica tra i pendolari utenti della linea ferroviaria in questione;

detta inchiesta era stata programmata a seguito delle ripetute proteste dei pendolari costretti a continui disagi e disservizi, delle quali tutta la stampa locale si era fatta portavoce nelle settimane precedenti;

dopo venti minuti circa di tragitto e diverse interviste nel frattempo effettuate alla presenza di funzionari dell'azienda, alla *troupe* ed al corrispondente RAI è stato vietato di continuare a svolgere le riprese sul treno e conseguentemente le interviste, facendo notare che la loro presenza non era gradita e che, pertanto, erano invitati a scendere dal treno; il tutto, nonostante Trenitalia fosse stata preventivamente informata;

scopo del viaggio documentario, al pari del film di Muccino per l'agenzia Bates con fotografie di Cantinari, girato da Colorado Film, era quello di monitorare la funzionalità della linea ferroviaria Viterbo-Roma;

agli sfortunati giornalisti e *cameramen* del TGR Lazio della RAI altro non è restato da fare se non scendere dal treno, proseguire con i mezzi propri fino a Cesano e qui limitarsi ad intervistare e riprendere i viaggiatori dopo che erano scesi dal treno (o prima che vi salissero);

dalle risposte ottenute è venuto fuori un quadro sicuramente meno suggestivo ed invitante di quello mostratoci nel film di Muccino per l'agenzia Bates con fotografie di Cantinari, girato da Colorado Film, che invece possiamo goderci durante gli *spot* pubblicitari programmati sulla stessa RAI;

sicuramente dalle riprese della *troupe* RAI del giornalista Fausto Pace, a differenza di quelle curate da Cantinari per il regista Gabriele Muccino, sarebbe venuta fuori la non corrispondenza della centralità delle Ferrovie dello Stato nel nostro Paese (perlomeno non a Viterbo) e la sua missione, vale a dire assicurare agli italiani (e quindi anche ai pendolari della Viterbo-Roma) un sistema di mobilità moderno ed efficiente,

l'interrogante chiede di conoscere:

se l'aver costretto giornalista e *cameramen* RAI a scendere dal treno, pur essendo questi in possesso di regolare biglietto, non abbia rappresentato un abuso da parte di chi ha determinato il fatto;

se non rappresenti un abuso la limitazione al diritto di esercizio del proprio lavoro per giornalista e *cameramen* e il fatto che non sia stato permesso loro di completare l'inchiesta giornalistica falsando, di fatto, il risultato finale della stessa;

se il film di Muccino per l'agenzia Bates con fotografie di Cantinari, girato da Colorado Film, non debba essere ritenuto quale pubblicità ingannevole nei confronti dei consumatori se è vero che in condizioni di normalità, senza la finzione scenica, le telecamere non possono inquadrare alcunché né girare qualche metro di pellicola (come accaduto sulla linea ferroviaria Viterbo-Roma alla *troupe* della RAI);

in che modo il Governo intenda intervenire con urgenza per ripristinare la certezza del diritto (compresa quella del diritto all'immagine ed al racconto sui treni delle Ferrovie dello Stato) se è vero che queste ultime rappresentano un pubblico servizio e che anche quello della RAI è inteso come tale;

se non si ritenga di sollecitare una indagine che accerti eventuali responsabilità di qualsivoglia genere da parte di chicchessia nello spiacevole episodio di cui alle premesse.

(4-05648)

(25 novembre 2003)

RISPOSTA. – Si premette che le funzioni di vigilanza espletate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi della vigente normativa, sono disciplinate dai seguenti atti che regolano i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI):

Atto di concessione che riguarda, tra l'altro, la progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione, manutenzione e promozione dell'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e della rete afferente il sistema ad alta velocità, nonché, oltre ai collegamenti via mare con la Sicilia e la Sardegna, lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e altre componenti infrastrutturali e

di collaudo e controllo dei relativi materiali, allo scopo di assicurare, in particolare, il mantenimento di adeguati livelli e *standard* di sicurezza della circolazione e di qualità dei servizi ferroviari e la conformità ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di accesso all'infrastruttura e ripartizione della capacità;

Contratto di programma, che regola gli oneri di gestione dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le azioni di vigilanza, come sopra esplicitate, si estendono anche alle imprese ferroviarie, in particolare Trenitalia, non più concessionaria, attraverso l'attività di rilascio della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario e, nel caso di regolazione di obblighi di servizio, a mezzo contratto di servizio pubblico.

Le materie non specificate rientrano tra le prerogative proprie dell'azionista Ministero dell'economia e delle finanze.

Ciò premesso, sulla questione specifica, comunque, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che il giorno 12 novembre 2003 la Segreteria del TG 3 Lazio ha chiesto l'autorizzazione ad effettuare riprese ed interviste a bordo di un treno da Viterbo a Roma per un servizio sui pendolari della linea.

Tale autorizzazione non è stata concessa alla luce della normativa esistente volta a tutelare la *privacy* dei passeggeri e la sicurezza dell'esercizio. Infatti le riprese sui treni in movimento vengono concesse solo se si realizzano le adeguate condizioni di riservatezza e sicurezza per viaggiatori ed operatori, ottenibili riservando al riguardo o un'intera semivettura o un compartimento.

La mattina del 13 novembre il giornalista Fausto Pace e l'operatore del TG 3, benché privi di autorizzazione, sono saliti ugualmente sul treno iniziando a filmare ed intervistando una viaggiatrice, a treno fermo, nella stazione di Viterbo.

Quando il personale di bordo del treno li ha individuati ed ha constatato l'assenza delle specifiche ed indispensabili autorizzazioni, ha correttamente chiesto loro di spegnere la telecamera e di non effettuare altre interviste.

Non avendo, quindi, la possibilità di proseguire nel proprio lavoro, il giornalista ed il *cameraman*, benché liberi di raggiungere Roma come normali viaggiatori, hanno preferito scendere spontaneamente nella stazione di Viterbo.

Il servizio è stato ugualmente portato a termine l'indomani nella stazione di Cesano, con il sostegno e la collaborazione delle strutture di comunicazione di Trenitalia s.p.a..

Nel servizio andato in onda nell'edizione delle ore 14.00 del TG 3 Lazio è stato, inoltre, permesso di utilizzare anche le immagini riprese a bordo treno, benchè effettuate senza alcuna autorizzazione.

È, comunque, opportuno sottolineare che il gruppo Ferrovie dello Stato autorizza, normalmente, innumerevoli riprese all'interno dei propri

impianti con l'unica limitazione riguardante le riprese a bordo treno e nella cabina di guida, che non possono essere concesse non solo per motivi di sicurezza ma anche di garanzia al diritto della *privacy* nei confronti dei passeggeri.

Inoltre, ai giornalisti, che sono perfettamente al corrente della regolamentazione riguardante le riprese televisive viene riservata la massima collaborazione, in un clima di totale trasparenza per l'esercizio del fondamentale diritto all'informazione.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(7 giugno 2004)

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

Trenitalia è una Società per azioni di trasporti e servizi suddivisa in diverse divisioni commerciali (trasporto regionale, passeggeri, cargo) che governano direttamente i singoli *business* in una ottica di integrazione tra i prodotti omogenei sulla base di una Carta dei servizi di pubblico dominio;

la Carta dei servizi sancisce l'obbligo di Trenitalia di dare informazioni sui propri servizi, e solo così facendo la clientela potrà acquistarli e ricavarne profitti;

obbligo di Trenitalia è, comunque, di provvedere alla informazione sui propri servizi utilizzando i seguenti canali:

materiale cartaceo (orari in vendita in edicola sia di interesse regionale che nazionale);

informatico (orari su supporto magnetico in vendita in edicola sia di interesse regionale che nazionale);

televideo (indicazione degli orari delle principali relazioni);

Internet (con il sito www.trenitalia.com);

risulta all'interrogante che nel mese di giugno 2003 Trenitalia ha modificato gli orari di circa 1.500 treni senza ottemperare a quanto previsto dalla carta dei servizi in quanto:

la validità dell'orario pubblicizzato da Trenitalia era annuale, cioè scadeva nel dicembre 2003 e non nel mese di giugno;

non sono stati aggiornati gli orari presenti in tutte le stazioni (ancora oggi ci sono stazioni dove treni hanno fermata ma dove gli stessi non risultano indicati sui tabelloni);

non è stato aggiornato l'orario cartaceo utilizzato dai controllori a bordo dei treni; gli stessi sono dunque impossibilitati a dare informazioni coerenti ai viaggiatori soprattutto se destinati in Calabria;

i viaggiatori non possono acquistare l'orario di Trenitalia in edicola in quanto lo stesso è stato ritirato dal commercio perché non più valido (alla luce delle variazioni intervenute il 22 giugno 2003), mentre ri-

sulta regolarmente presente un orario parallelo aggiornato con tali variazioni;

non è disponibile materiale in distribuzione gratuita relativo ai cambiamenti di orario che Trenitalia ha effettuato sia di treni a lunga percorrenza che di quelli regionali;

non è stato effettuato alcun aggiornamento degli orari presenti su Televideo/Mediavideo che, pertanto, da quella data riportano indicazioni errate per i viaggiatori;

l'unico aggiornamento che risulta effettuato è quello di Internet, anche se nella sezione delle novità di orario sono riportati solo pochissimi treni;

risulta all'interrogante che:

Trenitalia non ha dato informazione, sia a livello locale che nazionale, della interruzione della linea Cosenza-Paola che è iniziata il 1° settembre 2003 e durerà per circa due mesi;

Trenitalia non ha effettuato alcuna variazione ai propri sistemi che continuano a dare (via Internet, telefono, nelle biglietterie) informazioni e vendere i biglietti per località che non sono più raggiungibili, o a prezzi più elevati di quanto effettivamente dovrebbero essere pagati;

Trenitalia non ha dato informazioni, sia a livello locale che nazionale, del nuovo servizio metropolitano Napoli-Salerno fortemente voluto dalla regione Campania a sostegno della mobilità, nonostante tale servizio sia operativo dal 14 settembre 2003, Trenitalia non ha predisposto alcun aggiornamento per questo nuovo servizio che, grazie ad una frequenza di 30 minuti, consentirà di modificare in maniera radicale la mobilità in Campania spostando parte del traffico;

il costo dei biglietti ferroviari per le stesse tratte pagato dai clienti non è uguale in tutte le stazioni. Trenitalia utilizza infatti diversi sistemi di vendita dei biglietti che non sono tra loro coerenti; questo genera confusione nella clientela, che spesse volte è costretta a pagare sul treno delle ammende per questo problema,

l'interrogante chiede di sapere:

che cosa intenda fare il Ministro in indirizzo affinché siano rimossi gli ostacoli che si frappongono perché le Ferrovie dello Stato offrano una corretta informazione ai cittadini utenti, ed in particolare ai disabili;

se non intenda, ove i fatti lamentati rispondano alla realtà, richiamare le Ferrovie dello Stato ad una più oculata gestione del sistema delle biglietterie, considerando che l'uso di Internet, che va sostenuto, non può essere l'unico canale di pagamento dei servizi delle Ferrovie dello Stato e che non si può ritenere quello della drastica simultanea chiusura delle forme tradizionali il modo migliore per incentivare la bigliettazione *on-line;*

quali siano stati i confronti competitivi effettuati per il passaggio alla gestione dei servizi di manutenzione informatica nelle stazioni, in considerazione del fatto che lo stesso servizio, affidato ora a TSF, è stato interamente subappaltato alla Società che lo espletava in precedenza;

se all'interno di Trenitalia vi sia un piano approvato di razionalizzazione dei sistemi da rendere disponibile alle diverse divisioni commerciali.

(4-05455)

(23 ottobre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno fornito dettagliate informazioni su ogni questione evidenziata.

Adeguamenti di orario

La scelta di prevedere un orario con validità annuale ed il suo posizionamento come data di attivazione a metà dicembre rientra in un più complesso progetto di unificazione e di omogeneizzazione di tali scadenze, condiviso a livello europeo e, pertanto, non reversibile.

Gli adeguamenti di orario realizzati nel giugno 2003, legati ad un fisiologico processo di ritaratura dell'offerta, sono finalizzati a rendere sempre più rispondente la proposta di trasporto di Trenitalia s.p.a. alle esigenze della clientela.

Dei treni modificati, 84 sono di lunga e media percorrenza (su un totale di 615 in esercizio): di questi, solo 32 hanno subito modifiche di rilevanza per il cliente.

Si forniscono, di seguito, alcuni esempi di modifiche che, in termini di informazione, non avrebbero comunque comportato disagi alla clientela:

prolungamento a Rimini di una coppia di Eurostar Roma-Ancona;

assegnazione di fermate estive nel Cilento, in Sicilia e nel Ponente Ligure;

attivazione di un nuovo treno periodico del fine settimana da/per il Levante Ligure;

potenziamento del servizio «auto al seguito» da/per la Sicilia.

Le azioni adottate hanno ottenuto ottimo gradimento da parte della clientela e sono state riconfermate nella programmazione 2004.

Le variazioni adottate a giugno 2003, relativamente ai treni del trasporto regionale, hanno riguardato:

per circa 450 treni: piccoli adeguamenti dell'orario per consentire la compatibilità infrastrutturale con la circolazione dei treni a lunga percorrenza modificati;

per circa 250 treni: l'attivazione di nuovi servizi, concordati con le Regioni competenti successivamente all'entrata in vigore dell'orario di dicembre 2002 (ad esempio: Bologna-Marzabotto, Milano Greco-Pioltello, eccetera) o a seguito della riapertura di linee interrotte per lavori (Aosta-Pré Saint Didier);

per circa 330 treni: piccole modifiche alle circolazioni (essenzialmente assegnazioni di fermate), in seguito a decisioni commerciali assunte per recepire indicazioni della clientela o proposte delle Regioni;

per i restanti treni regionali si è trattato di lievi modifiche tecniche, praticamente senza conseguenze sull'orario commerciale, determinate da variazioni delle composizione dei treni o delle caratteristiche delle linee.

Per quanto concerne l'informazione in ordine alle predette modifiche va rilevato, sotto il profilo dell'organizzazione di distribuzione alle edicole dell'orario ferroviario, che apposite verifiche effettuate nell'ottobre 2003 hanno confermato che esso era ancora presente nel circuito di vendita. Ciò non toglie che, sia per scelta volontaria degli edicolanti sia per esaurimento merce (a diversi mesi di distanza dalla pubblicazione), le copie dell'orario fossero esaurite solo limitatamente presso alcuni punti vendita.

Comunque, al fine di assicurare sia alla clientela sia al personale adeguato supporto informativo rispetto alle modifiche di orario di cui sopra, è stato attivato un massiccio programma di «iniziative mirate», di cui si elencano di seguito le principali:

aggiornamento dei sistemi di informazione dinamica: Internet, *call center*, e SW InfoRai degli uffici informazione;

ristampa di circa 17.000 quadri murali «Arrivi e Partenze» relativi alle 396 stazioni caratterizzate da oltre 6 treni modificati (per le restanti stazioni, a seguito di specifico accordo, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha provveduto a rettificare i quadri preesistenti con targhettatura manuale);

predisposizione di un'apposita sezione del sito *www.trenitalia.com* nella quale è stato inserito, per esigenze di leggibilità, uno stralcio con le principali modifiche di offerta;

attivazione di un'apposita opzione del numero telefonico 89.20.21 (informazioni Trenitalia) finalizzata a fornire notizie sulle modifiche in corso di orario, che ha previsto, tra l'altro, l'invio direttamente a domicilio del cliente, a mezzo posta, di prospetti cartacei riepilogativi dei treni modificati;

stampa e distribuzione gratuita di oltre 200.000 *fiche* mirate sulle linee con le novità più significative;

stampa e distribuzione gratuita dell'orario tascabile «Auto al seguito»;

affissione nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio di locandine con le principali novità in offerta;

predisposizione di annunci in stazione che prevedevano, per i treni modificati, il richiamo sia del nuovo numero treno sia di quello presente nelle pubblicazioni cartacee «in treno»;

aggiornamento della MAEL 400, tipo di *computer* portatile, in dotazione al personale di bordo, utilizzabile anche come strumento di informazione per la clientela;

fornitura al personale di bordo di strumenti grafici informativi di immediata consultazione contenente i treni modificati.

Per quanto concerne l'orario citato come «parallelo» nell'atto ispettivo, va tenuto conto che Trenitalia s.p.a. fornisce a tre società – con le quali sono in essere specifici contratti – i cosiddetti «dati grezzi», ricevendo un corrispettivo economico pari al solo rimborso spese della lavo-

razioni necessarie. Per «dati grezzi» si intendono le schede contenenti le seguenti informazioni sui servizi di trasporto svolti da Trenitalia s.p.a.:

orario treni;
orario bus;
dati commerciali treni regionali;
dati commerciali media/lunga percorrenza;
servizi garantiti;
servizi dati garantiti media/lunga percorrenza;
esclusioni a limitazioni;
sezione riservata ai servizi diretti.

I contratti vigenti tra Trenitalia s.p.a. e le tre società in questione prevedono, tra l'altro, che in caso di variazioni significative nell'offerta treni le stesse Società ne vengano informate e, qualora interessate, possano richiedere una nuova fornitura di «dati grezzi».

A maggio 2003 Trenitalia s.p.a. – secondo quanto stabilito contrattualmente – ha informato le suddette società che dal 22 giugno successivo sarebbero avvenute alcune modifiche d'orario.

Delle tre società solo una ha manifestato interesse a ricevere le variazioni ed ha poi redatto un'edizione aggiornata del proprio orario.

Relativamente all'aggiornamento del Televideo/Mediavideo, occorre sottolineare che le variazioni apportate a giugno 2003 non hanno determinato alcun impatto negativo sull'informazione alla clientela, in quanto le pagine del Televideo/Mediavideo contengono solo gli orari dei treni Eurostar delle principali città, senza prendere in considerazione le fermate intermedie.

Informazione sull'interruzione linea Cosenza-Paola

In occasione dell'interruzione della linea Cosenza-Paola, programmata dal giorno 1º settembre 2003 al 20 ottobre successivo, è stato particolarmente curato il lavoro preparatorio di comumcazione.

La comunicazione ai *media* calabresi dell'interruzione della linea è stata pressoché totale: il comunicato (congiunto Trenitalia s.p.a. e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.) è stato inviato all'Ansa, ai quotidiani, a Rai 3 ed anche alle redazioni di una dozzina, fra radio e televisioni private, del comprensorio Paola-Cosenza e di Crotone (l'interruzione interessava anche i viaggiatori dell'IC 35546 Crotone-Torino).

Anche la comunicazione alla clientela, da parte delle strutture operative di Trenitalia s.p.a. e con la collaborazione di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., è stata – secondo Ferrovie dello Stato s.p.a. – efficace e tempestiva, tramite ripetuti annunci a bordo treno e in stazione in concomitanza della partenza dei treni da e per Cosenza, con avvisi affissi nelle stazioni interessate e con volantini consegnati alla clientela agli sportelli delle biglietterie. Peraltro la notizia dell'interruzione, con relativo programma di circolazione, è stata inserita nel portale *www. trenitalia. com.*

Le filiali viaggiatori di Reggio Calabria, Cosenza e Catanzaro hanno distribuito a tutte le agenzie di viaggio del territorio il programma di cir-

colazione treni. È stato riaperto, per tutta la durata dell'interruzione, l'ufficio accoglienza nella stazione di Cosenza, con presenziamento costante durante le operazioni di trasbordo treno-pullman.

Nella stazione di Paola, oltre al normale presenziamento degli addetti dell'ufficio accoglienza, per tutta la durata dell'interruzione era operativo (in *service* con Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.) un *desk* mobile per le informazioni alla clientela.

Particolare attenzione è stata rivolta all'assistenza disabili, sensibilizzando la ditta appaltatrice del servizio a curare in maniera particolare soprattutto le fasi di trasbordo treno-pullman.

Le operazioni di assistenza alla clientela – si riferisce – sono risultate efficaci: infatti, non si sono verificate particolari criticità e sono state garantite tutte le coincidenze con i treni a lunga percorrenza della direttrice tirrenica.

Ad ulteriore conferma di ciò, durante i circa cinquanta giorni di interruzione, stampa e televisioni locali non hanno dato alcuna notizia di disservizi o disagi evidenziati dai viaggiatori, elogiando, invece, l'anticipata riapertura della linea (tre giorni prima rispetto al programma) e l'efficienza dei servizi sostitutivi.

Nuovo servizio metropolitano Napoli-Salerno

Il nuovo servizio metropolitano Napoli-Salerno è stato inaugurato con il cambio orario del 14 dicembre 2003. Per l'occasione sono state predisposte ed attuate tutta una serie di iniziative idonee alla comunicazione dell'evento.

Il 12 settembre 2003 è stata, invece, anticipata l'apertura della fermata di «Salerno via Venieri-Duomo» con una cerimonia di inaugurazione ed il giorno successivo i treni in orario sulla linea hanno cominciato ad effettuare servizio viaggiatori nella nuova stazione; l'evento è stato adeguatamente comunicato sul territorio ed anticipato con apposito avviso al quadro orario 86 dell'orario ufficiale di Trenitalia s.p.a. (alle pagine 378/C, 383/C e seguenti).

Circuiti di vendita biglietti ferroviari

Trenitalia s.p.a. comunica di gestire con la massima coerenza i propri circuiti di vendita. Per l'emissione dei biglietti ferroviari, la Divisione passeggeri utilizza il sistema di vendita informatizzato SIPAX che contiene l'orario, i prezzi, le offerte commerciali e consente di effettuare le prenotazioni.

Sul territorio sono dotate del sistema SIPAX:

124 biglietterie della Divisione passeggeri;

323 biglietterie della Divisione trasporto regionale;

2700 agenzie di viaggio.

Inoltre nelle stazioni nelle quali sono presenti biglietterie della Divisione passeggeri sono installate 319 emettitrici automatiche.

I biglietti emessi dalle biglietterie sono validi per gli autoservizi integrativi e sostitutivi gestiti da Trenitalia s.p.a.

Il sistema di vendita SIPAX non emette biglietti a fasce chilometriche e a tariffa integrata, che sono gestiti dalla Divisione trasporto regionale.

La vendita dei suddetti biglietti avviene attraverso:

358 biglietterie della Divisione trasporto regionale;

760 emettitrici automatiche di stazione (che diventeranno 1500 entro il 2004);

3300 punti vendita a terra (presso esercizi commerciali), di cui circa 500 già attrezzati con emettitrici semplificate in rete.

I prezzi dei servizi ferroviari sono quelli riportati nel Prontuario dei prezzi per i trasporti nazionali e sono sempre gli stessi, qualunque sia il canale di vendita utilizzato.

Possono esserci differenziazioni nella vendita dei biglietti sulla base di offerte o altre riduzioni.

Difatti, in caso di vendita mediante emettitrici *self service* e di vendita *on line*, si possono acquistare solo i biglietti relativi alle offerte commerciali più richieste dalla clientela o alle offerte che non prevedono il ritiro da parte dell'operatore di una particolare documentazione comprovante un titolo qualsiasi di riduzione.

Nel caso di partenza da impianti in cui le biglietterie non sono funzionanti, l'acquisto dei biglietti per i treni di media e lunga percorrenza può essere effettuato presso le agenzie di viaggio abilitate, nonché mediante le emettitrici *self service,* se presenti in stazione; oppure il cliente può regolarizzare il titolo di viaggio a bordo senza il pagamento del sovrapprezzo di 8 euro. Anche qualora il cliente acquisti, presso le rivendite autorizzate dalla Divisione trasporto regionale, biglietti a fasce chilometriche che sono validi per viaggiare soltanto sui treni ordinari, è stato previsto, per agevolare la clientela, di poter corrispondere la differenza di prezzo rispetto al servizio di media e lunga percorrenza a bordo dei treni senza alcun sovrapprezzo.

Rapporto cittadino-consumatore

Trenitalia s.p.a. afferma che il rapporto con il cittadino-consumatore costituisce un punto irrinunciabile dell'orientamento al cliente. La società è impegnata costantemente nella ricerca di strumenti in grado di rispondere in modo sempre più puntuale alle molteplici esigenze, anche di informazione, della clientela, con particolare attenzione a quelle della clientela disabile.

A questo proposito, Trenitalia s.p.a. sottolinea che intrattiene un rapporto costante con le Associazioni disabili anche come valido strumento di dialogo tra l'Azienda e la stessa clientela disabile.

Gestione manutenzione informatica

L'assegnazione a TSF, prevista nell'ambito del vigente contratto, ha tenuto conto della necessità di conservare le competenze e i meccanismi

di funzionamento consolidati nel tempo dalla società Marita (che ha gestito il servizio sin dal 1996), al fine di garantire i medesimi livelli di servizio e la migliore operatività della vendita diretta, nonché le sinergie derivanti da servizi della stessa origine e tecnologie già erogati da TSF stessa a Trenitalia s.p.a.. Rispetto all'assetto previgente si è conseguita un'ulteriore riduzione dei costi da 1,9 a 0,8 milioni di euro al mese.

All'interno di Trenitalia s.p.a. l'attività di razionalizzazione dei sistemi ha avuto inizio già da gennaio 2002, con l'avvio del progetto RSMS che ridisegna i processi di manutenzione dei rotabili per tutte le Divisioni aziendali. Tale attività sta proseguendo con il dispiegamento del progetto di controllo degli investimenti dell'azienda e con l'attivazione del progetto di reingegnerizzazione degli acquisti di Trenitalia s.p.a.. Questi progetti sono finalizzati alla razionalizzazione dei processi *core* aziendali.

Il complesso degli interventi è finalizzato a dotare Trenitalia s.p.a. di una piattaforma informatica unitaria a supporto dei processi comuni dell'area trasporto.

Diversità del prezzo dei biglietti ferroviari

Trenitalia s.p.a. è presente sul mercato del trasporto viaggiatori con la Divisione passeggeri e con la Divisione trasporto regionale, che hanno mercati di riferimento diversi, servizi differenti e riferimenti istituzionali diversi.

Le due Divisioni, per affrontare la liberalizzazione del mercato, dispongono già di propri treni sui quali occorre accedere con titoli di viaggio specifici in relazione alla tipologia dei servizi utilizzati.

Esistono tariffe nazionali diverse per tipologia di treno (interregionale, Intercity, Eurostar, espressi) e, per ogni regione, distinte tariffe regionali, di corsa semplice e abbonamento, valide per gli spostamenti sui treni del trasporto regionale (regionali, diretti, interregionali) nell'ambito di territorio definito.

Ciò significa che nelle regioni, a parità di distanza chilometrica percorsa, non si paga lo stesso prezzo: le tariffe, infatti, vengono stabilite in base agli accordi con l'Amministrazione regionale.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(7 giugno 2004)

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

che l'attuale condizione del servizio offerto dall'ufficio postale del Comune di Melissano (Lecce) è assolutamente inadeguata ed inefficace;

che tale situazione di disagio è determinata dall'esiguità delle unità operative (solo tre);

che inoltre per un paese di oltre 7500 abitanti è inspiegabile la chiusura pomeridiana del servizio postale;

che infatti l'arco della mattina non è sufficiente a far fronte al forte afflusso di utenti;

che tutto ciò comporta notevole disagio sia per gli utenti, che spesso sono costretti ad abbandonare il posto di lavoro per recarsi alla posta, sia per il personale, che è costretto a lavorare ben oltre l'orario previsto, in quanto al momento della chiusura sono tantissime le persone in fila ancora da servire;

che oltre alle file interminabili, già di per sé sintomo di inadeguatezza del servizio offerto, si segnala la presenza di barriere architettoniche che vietano l'accesso ai disabili, nonché la totale mancanza di parcheggi all'esterno dell'ufficio,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire disponendo l'apertura pomeridiana dell'ufficio postale del Comune di Melissano, oltre all'aumento delle unità attualmente operative.

(4-06355)

(11 marzo 2004)

Risposta. – Al riguardo si ritiene opportuno precisare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, la gestione aziendale rientra nella competenza degli organi statutari della società.

Il Ministero delle comunicazioni – quale Autorità nazionale di regolamentazione del settore postale – ha tra i propri compiti quello di verificare il corretto espletamento del servizio universale erogato da Poste Italiane.

Tale attività è volta ad accertare che la qualità del servizio svolto su tutto il territorio nazionale risponda ai parametri fissati dalla normativa comunitaria e nazionale, peraltro recepiti nel contratto di programma, e a adottare idonei strumenti sanzionatori nel caso in cui si dovesse verificare il mancato rispetto degli *standard* qualitativi fissati.

Ciò premesso, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane la quale, in relazione al lamentato disagio segnalato a carico dell'ufficio postale del comune di Melissano, in provincia di Lecce, attribuito all'esiguo numero delle unità applicate e alla limitazione dell'orario di apertura al solo turno antimeridiano, ha comunicato quanto segue.

L'entità dei flussi di traffico non consente, al momento, l'attivazione del turno pomeridiano, tenuto conto anche del recente incremento delle unità addette alla sportelleria e della vicinanza di altri due uffici postali (Casarano centro e Taviano), entrambi attivi con doppio turno di apertura.

La stessa società ha, poi, reso noto che le isolate criticità, che talvolta si sono registrate nei giorni di pagamento delle pensioni, sono state rapi-

damente e agevolmente risolte ricorrendo, di volta in volta, all'apertura di un maggior numero di sportelli dedicati alle operazioni di bancoposta.

La medesima società ha, infine, partecipato che la rimozione delle barriere architettoniche e l'eventuale creazione di aree adibite a parcheggio – problematiche, attualmente, di difficile soluzione – sono state oggetto di discussione nel corso di un recente incontro finalizzato alla ricerca di soluzioni concordate tra i responsabili territoriali dell'azienda e rappresentanti degli enti territoriali della località in parola.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(3 giugno 2004)

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

che nell'ambito del territorio comunale di Calcinato (Brescia) la Caserma dei Carabinieri è ubicata nella parte alta del centro storico, caratterizzata da viabilità tortuosa e in forte pendenza e quindi non adatta funzionalmente all'attività operativa del reparto, tanto da pregiudicare ogni eventuale urgente funzione di pronto intervento;

che nell'attuale struttura, assolutamente insufficiente come numero di vani in relazione agli uffici necessari e in rapporto al personale che vi opera, non possono essere realizzate quelle opportune e necessarie pertinenze (sistemi di sicurezza, recinzione, archivio, alloggio di servizio, garage per gli automezzi) necessarie per renderla funzionale e efficiente;

che, nonostante la volontà dell'Amministrazione comunale di farsi carico della costruzione di una nuova Caserma da locare successivamente al Ministero dell'interno, a tutt'oggi non è pervenuta alcuna determinazione da parte del Ministero stesso,

si chiede di sapere se non si ritenga di intervenire con tutte le azioni opportune e necessarie per la definitiva risoluzione della questione.

(4-03218)

(23 ottobre 2002)

DE PAOLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che, ad integrazione dell'interrogazione 4-03218 presentata il 23 ottobre 2002, relativa alla questione della Caserma dei Carabinieri di Calcinato (Brescia), si sottolinea che la realizzazione della nuova caserma sarà a totale carico dell'amministrazione comunale e di conseguenza non comporterà alcun tipo di spesa da parte dell'Amministrazione statale, si chiede di sapere se non si intenda attuare un intervento per la definitiva risoluzione della questione.

(4-03330)

(13 novembre 2002)

RISPOSTA. (*) – Rispondendo alle interrogazioni parlamentari presentate, entrambe ad identico contenuto, si comunica che la caserma dei Carabinieri di Calcinato (Brescia), edificata nel 1938, presenta effettivamente carenze di carattere strutturale che la rendono non pienamente rispondente alle esigenze di servizio; anche la collocazione nel centro storico la rende inadatta dal punto di vista operativo e logistico.

L'Amministrazione comunale di Calcinato, gia nel 2000, aveva approvato il progetto preliminare per la realizzazione di una nuova caserma da concedere in locazione quale nuova sede del Reparto, ed il Comando Provinciale dell'Arma aveva espresso parere favorevole al progetto.

Peraltro, il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno aveva avviato, in quel periodo, i provvedimenti di ripianamento della marcata esposizione debitoria nel settore dell'accasermamento, con la sospensione di ogni iniziativa di carattere infrastrutturale comportante aggravi di spesa.

Pertanto, il Comune di Calcinato ha formulato un'ulteriore proposta, ribadita formalmente con delibera del Consiglio comunale del 27 settembre 2002, con la quale è stato rideterminato il canone di locazione per l'erigenda caserma, per un periodo da concordare con il Ministero dell'interno, mantenendo inalterato lo stesso onere finanziario già erogato per la caserma in uso (5.311,24 euro annui).

L'Ufficio territoriale del Governo di Brescia è stato, quindi, autorizzato a dare corso alle trattative per la nuova sede, a condizione che la spesa rimanesse invariata senza limiti temporali per tutta la durata contrattuale.

L'11 febbraio scorso è stata autorizzata la stipula del contratto di locazione per la nuova sede della caserma dei Carabinieri, per un periodo di sei anni a decorrere dalla data del decreto di approvazione del contratto; la procedura, attualmente, risulta in corso di perfezionamento.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

MANTOVANO

(19 maggio 2004)

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

martedì 30 settembre 2003 il signor Martino Filippi stava portando ad un controllo specialistico il proprio figlio di 18 mesi, sofferente di asma, affrontando un faticoso viaggio di due ore dalla Valcamonica in cui vive fino a Brescia, città in cui esercita lo specialista che ha in cura il piccolo;

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

durante tale viaggio il bambino era stato colto da una violenta crisi asmatica, ragion per cui i genitori avevano provveduto a slacciarlo dal seggiolino cui era assicurato per consentirgli di respirare meglio;

ad un posto di blocco, appena usciti dalla tangenziale, sono stati fermati dalla polizia municipale di Brescia che ha trattenuto la macchina per un quarto d'ora, il tempo necessario a redigere il verbale con sanzione da 65 euro e penalizzazione da cinque punti sulla patente;

il signor Filippi ha successivamente presentato ricorso alla Prefettura di Brescia esibendo il certificato rilasciato dal medico pochi minuti dopo l'episodio con i vigili ed attestante la gravità della crisi asmatica subita dal piccolo,

si chiede di sapere se non sia il caso di prevedere, alla luce delle nuove norme del codice della strada, dei corsi di aggiornamento per la polizia municipale al fine di evitare il ripetersi di simili incresciosi episodi che non realizzano l'obiettivo della sicurezza dei cittadini, ma anzi, attraverso la rigidità di alcuni tutori dell'ordine, impediscono quella coesione tra gli uni e gli altri che dovrebbe invece essere a fondamento di un Paese civile.

(4-05337)

(2 ottobre 2003)

RISPOSTA. – Il Prefetto di Brescia, il 3 febbraio scorso, ha accolto il ricorso depositato dal signor Martino Filippi presso il locale Comando di Polizia municipale avverso il verbale di contestazione emesso dallo stesso Comando.

Come evidenziato nel documento parlamentare, l'accoglimento del ricorso risulta motivato dalla comprovata sussistenza dello «stato di necessità» che, ai sensi dell'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689, recante «Modifiche al sistema penale», esclude la responsabilità del trasgressore, con la conseguente archiviazione del verbale di contestazione.

L'episodio in questione e la positiva soluzione confermano la validità del sistema di garanzie del cittadino nei confronti di possibili errori compiuti dagli organi deputati all'accertamento delle violazioni al codice della strada.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(18 maggio 2004)

DE PAOLI. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso:

che la ditta Carbofer Tecnologie S.p.a. ha presentato domanda di autorizzazione, ai sensi degli artt. 27 e 28 del decreto legislativo n. 22/97 e successive modifiche ed integrazioni, per la realizzazione di un nuovo impianto di trattamento rifiuti in Pian Camuno (Brescia);

che in data 20 gennaio 2004 il sindaco del comune di Pian Camuno rendeva noto che l'Assessorato all'ecologia della provincia di Brescia aveva completato l'*iter* autorizzativo della pratica in questione;

che l'autorizzazione richiesta consentirebbe alla società Carbofer S.p.a di trattare fino a 30.000 tonnellate annue di rifiuti speciali su una superficie di 50.000 metri quadri, con gravi ricadute sull'ambiente di una zona ad altissima vocazione turistica come la Valle Camonica;

che l'amministrazione comunale ed i cittadini di Pian Camuno si sono dichiarati assolutamente contrari all'insediamento proposto,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire al fine di evitare che venga rilasciata alla ditta Carbofer Tecnologie S.p.a. l'autorizzazione richiesta per il trattamento di rifiuti speciali di varia natura in comune di Pian Camuno, per evitare potenziali danni all'ambiente e alla salute di quanti vivono nella Valle Camonica.

(4-06439)

(23 marzo 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, riguardante il progetto per la realizzazione di un impianto di trattamento rifiuti a Pian Camuno, sulla scorta di quanto comunicato dalla provincia di Brescia, si rappresenta che la predetta Amministrazione ha trasmesso la mozione n. 11, datata 26-4-04, del Consiglio provinciale di Brescia, dove, in sintesi, viene riportato quanto segue.

Il Consiglio provinciale di Brescia, nella seduta del 27-2-04, ha dato mandato alle Commissioni consiliari 3ª e 6ª di svolgere un'attività di studio ed approfondimento sulle possibili ripercussioni connesse all'esercizio di un'attività di gestione di rifiuti speciali in comune di Piancamuno, da parte della ditta Carbofer Tecnologie spa, che aveva fatto richiesta di autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio dei relativi impianti, ai sensi degli articoli 27 e 28 del decreto legislativo n. 22 del 1997 presso i competenti uffici provinciali.

Le suddette Commissioni, per acquisire i necessari elementi informativi, hanno ritenuto di svolgere un sopralluogo presso il sito interessato, con audizione dei responsabili dell'impresa istante e delle maestranze, dei rappresentanti del comune di Piancamuno, degli Enti, delle associazioni ambientalistiche e dei cittadini e degli organi tecnici ARPA e ASL.

L'attività per la quale la ditta Carbofer Tecnologie spa ha richiesto l'autorizzazione sarebbe esercitata in un sito produttivo esistente, attualmente adibito alla produzione di profilati ed estrusi in ferro per costruzioni edili e carpenteria nonché ricarburanti per acciaierie.

La ditta, nella formulazione originaria della propria domanda, aveva chiesto l'autorizzazione per svolgere nel medesimo impianto un'attività di recupero di rifiuti pericolosi e non pericolosi, indicando complessivamente 103 tipologie di rifiuti, di cui 15 pericolosi, per una capacità di trattamento di 30.000 tonnellate all'anno.

L'attività di recupero prevista consiste in operazioni di triturazione, vagliatura, essiccazione, bricchettatura dei rifiuti, al fine di ottenere composti utilizzati principalmente nell'industria siderurgica come fludificanti e scorificanti, nonché nei cementifici come additivi per la formazione del cemento e per la combustione.

A seguito di una specifica richiesta della Conferenza di Servizi svoltasi il 13-12-03 e a cui hanno partecipato il comune di Piancamuno, l'ARPA e l'ASL e la provincia di Brescia, l'azienda ha presentato, in data 21-1-04, il progetto definitivo dell'impianto prevedendo un trattamento di 19 tipologie di rifiuti non pericolosi, per una quantità massima annua di 30.000 tonnellate e giornaliera di 95 tonnellate.

Le principali problematiche tecniche relative all'esercizio dell'attività di gestione dei rifiuti sono riconducibili alle procedure di accettazione dei rifiuti stessi. L'azienda, quindi, si è impegnaa a verificare con analisi, eseguite da un chimico iscritto all'albo, la composizione dei materiali in entrata per rilevare eventuali componenti pericolose, e a segnalare all'Amministrazione provinciale i carichi respinti.

Durante la visita al sito Carbofer non sono emerse particolari problematiche legate alla pericolosità dell'impianto né ad emissioni in atmosfera, mentre sono state segnalate necessità di interventi strutturali rilevate anche dalla ASL.

L'ARPA e l'ASL, inoltre, nel corso dell'audizione, non hanno evidenziato particolari motivi ostativi, per quanto di loro competenza, all'esercizio dell'attività.

Viene tuttavia ritenuto necessario approfondire la problematica relativa all'eventuale applicazione, al progetto di impianto in questione, della procedura di VIA.

Pertanto, il Consiglio provinciale, considerate le perplessità manifestate dal Comune di Piancamuno soprattutto in relazione alla valutazione di impatto ambientale del progetto in questione, ha impegnato il Presidente della Provincia a sovrintendere sugli uffici provinciali affinché venga atteso l'esito delle valutazioni di competenza degli uffici regionali, all'uopo interessati dalla Provincia stessa e dalla ditta Carbofer Tecnologie spa, in ordine all'applicazione o meno all'impianto della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA.

A seguito di tale riscontro, in caso di risposta negativa, l'organo provinciale competente è invitato a rilasciare l'autorizzazione all'inizio dell'attività per il trattamento dei rifiuti non pericolosi; in caso di risposta positiva, a subordinare il rilascio dell'autorizzazione ai risultati delle procedure afferenti la VIA.

Infine, la stessa mozione impegna il Presidente della Provincia a far verificare, tramite i preposti organi, che la situazione ambientale rimanga sempre nei limiti previsti dalla legge.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio
MATTEOLI

(28 maggio 2004)

DONATI, DATO, TURRONI, RIPAMONTI, PESSINA, ZANCAN, PAGLIARULO, MANZELLA, DE PETRIS, PETERLINI, ACCIARINI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* – Premesso che:

ogni anno in Italia vengono eseguiti numerosi sequestri di specie animali appartenenti alla fauna esotica;

ad oggi vi sono in Italia due soli centri privati convenzionati con il Ministero dell'ambiente per l'accoglimento di fauna sequestrata, mentre numerosi animali vengono affidati in custodia giudiziaria a zoo inadeguati o addirittura agli stessi trafficanti, tra cui alcuni circhi equestri;

la mancata individuazione di una struttura a cui affidare gli animali sequestrati o confiscati rischia di inficiare gli stessi scopi di salvaguardia delle specie in via di estinzione stabiliti dalla Convenzione di Washington, a cui anche l'Italia ha aderito;

la legge n. 150/92, sui reati relativi all'applicazione in Italia della Convenzione di Washington, prevede al comma 1, art. 4, l'affidamento di animali sequestrati o confiscati, oltre che a strutture private, anche a strutture pubbliche se in grado di curarne la sopravvivenza e il mantenimento a scopi didattici, previo parere della Commissione scientifica istituita dalla stessa legge n. 150/92 al comma 2 dell'art 4;

la legge 23 marzo 2001, n. 93, recante «Disposizioni in campo ambientale», art. 17 (Disposizioni per amministrazioni, enti ed associazioni impegnati nella tutela dell'ambiente), comma 2, ha previsto – secondo le priorità e le prescrizioni indicate dalla Commissione scientifica istituita ai sensi dell'art. 4, comma 2, della legge 7 febbraio 1992, n. 150 – l'attivazione di centri di accoglienza di animali in via di estinzione, autorizzando per tale fine la spesa di 2.000 milioni di lire per ciascuno degli anni 2000 e 2001, da iscrivere nell'unità previsionale di base 3.2.1.1, capitolo 7355, dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente;

nel mese di settembre 2001 il Ministero dell'ambiente ha conferito incarico all'Istituto nazionale per la fauna selvatica di realizzare un centro di accoglienza per animali oggetto di sequestro appartenenti anche alla fauna esotica, in base alla Convenzione internazionale per il commercio di flora e fauna (Cites) di cui alla legge n. 150/92;

nella Relazione della Corte dei Conti sul risultato del controllo eseguito per gli esercizi 2000 – 2001 della gestione finanziaria dell'Istituto nazionale per la fauna selvatica, poi commissariato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 giungo 2002, risulta come il finan-

ziamento pervenuto dal Ministero dell'ambiente rappresenti una delle principali entrate dell'Istituto;

l'Istituto nazionale per la fauna selvatica non ha ad oggi alcun centro di accoglienza di fauna esotica confiscata o sequestrata ai sensi della legge n. 150/92;

in data 9 settembre 2002 la Commissione scientifica, istituita ai sensi dell'art. 4, comma 2, della legge 7 febbraio 1992, n. 150, forniva parere favorevole per l'affidamento di numerosi pappagalli sequestrati ad alcuni trafficanti italiani all'Istituto nazionale per la fauna selvatica, pur risultando quest'ultimo privo di centro di accoglienza nonostante il cospicuo finanziamento del Ministero dell'ambiente, deciso, in base alla Legge 23 marzo 2001, n. 93, secondo le priorità e le prescrizioni indicate dalla Commissione stessa;

l'Istituto nazionale per la fauna selvatica rappresenta, ai sensi dell'art. 7 della Legge 11 Febbraio 1992, n. 157, sulle «Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio» (legge sulla caccia), l'organo scientifico e tecnico di ricerca e consulenza per lo Stato con il compito di censire il patrimonio ambientale costituito dalla fauna selvatica italiana al fine di una riqualificazione faunistica del territorio nazionale;

l'Istituto nazionale per la fauna selvatica non è incaricato di specifici interventi in tema di accoglimento di animali esotici sequestrati;

nella propria 89a riunione la Commissione scientifica, istituita ai sensi dell'art. 4, comma 2, della legge 7 febbraio 1992, n. 150, dovendo evidentemente far fronte all'impossibilità di affidare concretamente gli animali all'Istituto nazionale per la fauna selvatica, privo di strutture, suggeriva addirittura di venderne alcuni che erano stati oggetto, in data 9 settembre 2002, di parere positivo per l'affidamento alo stesso Istituto,

si chiede di conoscere:

quali siano le priorità e le prescrizioni indicate dalla Commissione Scientifica (istituita ai sensi della Legge n. 150/92, art. 4, comma 2), così come previsto dai compiti di cui al comma 1 dell'art. 4 della legge 23 marzo 2001, n. 93, per l'attivazione di centri di accoglienza in base ai quali sono stati stanziati, a carico del Ministero dell'ambiente, 4.000 milioni di lire;

di quale documentazione si sia avvalsa la Commissione scientifica (istituita ai sensi della legge n. 150/92, art. 4, comma 2) per il rilascio, in data 9 settembre 2002, del parere positivo all'affidamento degli animali all'Istituto nazionale per la fauna selvatica;

di quale documentazione si sia avvalsa la Commissione scientifica (istituita ai sensi della legge n. 150/92, art. 4, comma 2) nel corso della sua 89a riunione, che ha portato alla decisione di suggerire la vendita degli animali per i quali aveva precedentemente rilasciato parere favorevole per l'affidamento all'Istituto nazionale per la fauna selvatica;

come siano conoscibili i verbali della riunione del 9 settembre 2002 della Commissione scientifica (istituita ai sensi della legge n. 150/92, art. 4, comma 2);

come siano conoscibili i verbali della 89a riunione della Commissione scientifica, istituita ai sensi della legge n. 150/92, art. 4, comma 2;

quali siano gli atti relativi all'incarico conferito nel settembre 2001 dal Ministero dell'ambiente all'Istituto nazionale per la fauna selvatica per la realizzazione di un centro di accoglienza per animali oggetto di sequestro appartenenti anche alla fauna esotica, in base alla Convenzione internazionale per il commercio di flora e fauna (Cites) di cui alla legge n. 150/92;

quali provvedimenti siano stati posti in essere dal Ministero dell'ambiente nei confronti dell'Istituto nazionale per la fauna selvatica, circa la mancata realizzazione del centro di accoglienza per il quale lo stesso Ministero ha erogato, in due anni, 4.000 milioni di lire.

(4-06014)

(28 gennaio 2004)

Risposta. – In merito a quanto indicato nell'atto di sindacato ispettivo di cui all'oggetto, relativo alla progettazione e realizzazione, da parte dell'INFS, di un centro di accoglienza per animali oggetto di sequestro, si rappresenta quanto segue.

A seguito della registrazione dell'impegno di spesa da parte di questo Ministero per le attività di progettazione e realizzazione del centro di accoglienza in data 23 ottobre 2001, il Consiglio direttivo dell'Istituto nazionale per la fauna selvatica ha deciso di aderire alla proposta d'incarico con deliberazione n. 18 del 15 novembre 2001.

Il Ministero dell'ambiente, con nota prot. SCN/2A/2001/24026 del 17 dicembre 2001, ha espresso parere favorevole in ordine ai contenuti della relazione tecnica e del progetto di massima per la realizzazione del centro di accoglienza di animali di fauna selvatica protetti dalla Convenzione di Washington-CITES.

In data 8 gennaio 2002 l'Istituto ha riscosso gli importi di 51.645,69 di euro e di 2.272.410,36 di euro erogati dal Ministero dell'ambiente per una somma complessiva di 2.324.056,05 di euro.

L'Istituto ha dato inizio alle attività in questione nel mese di dicembre 2001, individuando il professionista a cui attribuire l'incarico di predisporre il progetto preliminare di una prima parte delle nuove strutture immobiliari destinate al centro.

Nel corso degli esercizi finanziari 2002-2003 sono state completate le fasi progettuali e realizzato il completamento della rete informatica, assumendo specifico rilievo le seguenti attività prodromiche alle gare per la selezione dei contraenti, per l'affidamento dell'appalto e per l'apertura dei cantieri:

affidamento dell'incarico a professionista esterno per la realizzazione del progetto preliminare, nonchè quelli definitivo ed esecutivo dei lavori di ristrutturazione con cambio di destinazione d'uso da abitazione in uffici di un edificio già esistente;

affidamento dell'incarico a professionista esterno per la realizzazione del progetto preliminare relativo alla restante parte delle nuove costruzioni;

affidamento e realizzazione completa della seconda parte della rete informatica interna dell'Istituto, la cui prima parte era già stata eseguita con le risorse dell'ente.

Nel corso dell'esercizio finanziario 2003 non è stato possibile rispettare, se non in parte, quanto previsto dal piano di programmazione a causa dell'imprevedibile assenza di figure dirigenziali di primissimo piano che hanno determinato oggettive difficoltà organizzative, riducendo temporaneamente la capacità operativa e la conseguente possibilità di spesa dell'Istituto.

Per ovviare a tali inconvenienti e per accelerare i tempi e le procedure, al fine di avvalersi dell'esperienza e della professionalità dell'apparato tecnico amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche di Bologna, è in corso di perfezionamento una convenzione per il conferimento al Provveditorato stesso delle funzioni tecniche ed amministrative necessarie per l'affidamento e la realizzazione dei lavori.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio
MATTEOLI

(28 maggio 2004)

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

che, secondo notizie apparse sulla stampa nazionale, l'altezza del ponte di Rosolina (RO, 4,75 metri), situato sulle sponde venete del Po, impedirebbe alle chiatte che percorrono il Canal Bianco di caricare una terza fila di *container* di merci;

che, nel caso in questione, tale terza fila sposterebbe in modo inequivocabile l'ago della bilancia a favore del trasporto fluviale di merci, mentre oggi, potendosi caricare solo due piani di contenitori, non vi sarebbe sufficiente convenienza economica per limitare importanti flussi di traffico merci dalla strada;

che, per quanto riferito alla stampa nazionale dal Presidente dell'Azienda Regionale dei porti di Cremona Giorgio Abera, sembrerebbe che i costi complessivi di trasporto si abbasserebbero di circa il 25-30% qualora il ponte di Rosolina riuscisse a consentire il transito di una terza fila di *container*;

che, da sempre, sono stati presentati progetti per sciogliere il nodo in questione, ma nessuno è mai arrivato a risolvere concretamente la situazione;

che tra gli enti chiamati in causa in tale vicenda, come la Regione Veneto e l'Agenzia Regionale per la Navigazione Interna (ARNI), una posizione di particolare responsabilità è attribuita all'ente Ferrovie dello Stato;

che, secondo le informazioni di recente pubblicate, sembrerebbe infatti che le Ferrovie dello Stato non abbiano previsto nei loro protocolli la costruzione di un ponte girevole, nonostante quello di Rosolina risulti attrezzato per essere sollevato, come dimostrato nel 2000 dai militari del Genio per evitare che il ponte potesse essere travolto dalle piene del Po;

considerato:

che, nel caso del Ponte di Rosolina, l'intera attività del trasporto fluviale è al momento sacrificata in una morsa imperturbabile e per tali motivi non riesce a competere con le parallele attività di trasporto merci via terra;

che, ciò nonostante, una multinazionale della Logistica, la Katoen Natie di Anversa, ha comunque ritenuto conveniente investire ben 70 milioni di euro su Cremona per la creazione di una grande piattaforma intermodale dalla quale le merci, dai primi di settembre, potranno partire indifferentemente su strada, ferrovia ed acqua;

che, in definitiva, sembra che solo gli operatori stranieri continuano a dimostrare di credere in queste formule risolutive, particolarmente convenienti sotto ogni punto di vista, soprattutto in termini di costi (ambientali, incidentali, di carburante, ecc);

che, al riguardo, si deve sottolineare come dinamiche strutturali di segno negativo continuino a interessare il trasporto terrestre di merci: sia quello stradale, dove il permanere della domanda su assetti obsoleti (parcellizzazione e conto proprio) e la polverizzazione dell'offerta di vezione limitano l'avvento di un'organizzazione moderna, intermodale e multimodale del trasporto, lasciando lo spazio alle imprese straniere, sia ai più efficienti integratori che ai meno costosi «padroncini»; sia infine quello ferroviario, dove l'obsolescenza dei sistemi logistici si somma alla saturazione di un sistema a «priorità passeggeri»,

si chiede di sapere:

se il Ministro competente, alla luce di quanto riferito nella presente interrogazione e in conformità dei dati emergenti dalle più recenti indagini congiunturali compiute nel settore trasporti, non ritenga sia il caso di porre in essere tutti gli atti di Sua competenza al fine di risolvere la situazione venutasi a creare intorno al ponte di Rosolina, esempio emblematico di come non si sappia realizzare i presupposti di indirizzo e di struttura necessari all'attuazione di una politica del trasporto merci secondo condizioni e procedure più aperte, atte a contemperare meglio gli interessi di tutte le parti coinvolte, ed in particolare delle imprese italiane operanti a qualsiasi livello territoriale;

quali provvedimenti il Ministro competente abbia intenzione di adottare a tal fine per offrire all'industria italiana del trasporto merci, fluviale, via terra e via mare, le infrastrutture necessarie per poter affrontare in condizioni paritetiche alle concorrenti industrie degli altri Paesi europei le nuove sfide derivanti dalla globalizzazione del commercio.

(4-04084)

(11 marzo 2003)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato Spa hanno riferito che l'altezza libera sotto il ponte di Rosolina (costituito da 3 navate metalliche con luci di 33 metri, luce centrale, e di 25 metri, luci laterali) della linea ferroviaria Rovigo-Chioggia, che condizionerebbe la navigabilità del canale omonimo, è di 475 cm. rispetto alla quota del livello medio del mare e rappresenta il punto più «basso» sopra il canale, caratterizzato in genere da altezze libere maggiori.

La travata centrale è stata progettata e costruita per potere essere sollevata fino a 300 cm. ma il dispositivo di sollevamento non è stato mai installato. Sarebbe, quindi, possibile, in linea di principio, procedere all'innalzamento della travata fino ad una luce libera massima di oltre 7 metri.

Le problematiche più rilevanti – dall'ottica del «gestore dell'nfrastruttura ferroviaria nazionale» – sarebbero rappresentate innanzitutto dalle oggettive difficoltà tecniche di assicurare in sicurezza la geometria e la stabilità della travata riposizionata sugli appoggi dopo una manovra di sollevamento, difficoltà che hanno finora sconsigliato di attuare il progetto di alzamento della travata a suo tempo delineato.

Sono inoltre rilevanti i condizionamenti che verrebbero indotti all'esercizio ferroviario nei periodi in cui la travata sarebbe sollevata (nonchè durante le fasi di movimento della stessa). Durante questi periodi la linea sarebbe indisponibile per la circolazione dei treni.

Si deve, inoltre, sottolineare che la linea Rovigo-Chioggia è destinata a sostenere, anche nei piani della Regione Veneto, lo sviluppo del traffico del porto di Chioggia. Periodi più o meno lunghi di indisponibilità dell'infrastruttura avrebbero inevitabili ricadute negative sullo sviluppo del servizio ferroviario afferente al porto di Chioggia.

Per ritenere fattibile l'ipotesi di attrezzare la travata con un dispositivo di sollevamento – sempre che sia possibile superare le accennate difficoltà tecniche – occorre definire, anche di concerto con la Regione Veneto, le ipotesi di traffico ferroviario e di traffico acqueo interferenti e condividerne i connessi condizionamenti.

Per evitare questi condizionamenti sarebbe invece necessario il rifacimento della tratta di linea ferroviaria interessata, passando il canale di Rosolina con altezza libera adeguata. La soluzione di tracciato potrebbe essere la stessa dell'attuale – realizzando i lavori in regime di interruzione della linea – ovvero con una variante. Lo sviluppo longitudinale di queste soluzioni sarebbe comunque dell'ordine di diverse centinaia di metri, con costi di intervento significativi e pesanti soggezioni di esercizio.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(7 giugno 2004)

FABRIS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che in data 17 ottobre 1984 veniva stipulata la convenzione n.49/84 tra il Comune di Vicenza e le Ferrovie dello Stato con cui si prevedeva la soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti sulle linee ferroviarie del territorio comunale;

che dieci anni dopo, nel 1994, veniva raggiunto uno specifico accordo tra il Comune di Vicenza e le Ferrovie dello Stato per la chiusura definitiva di alcuni sottopassi (Strada Settecà, Viale Paradiso, Via Pizzolati e Via Megiaro);

che le Ferrovie dello Stato si accollavano l'onere della costruzione di due sottopassi veicolari (quello di Settecà e quello di Viale della Pace) e concedevano contributi al Comune di Vicenza per la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale nella Strada Paradiso;

che un ulteriore contributo delle Ferrovie dello Stato veniva previsto a favore del Comune di Vicenza per la realizzazione di una bretella di collegamento tra Via Pizzolati e Via Magiaro, dato che il nuovo sottopasso veicolare era previsto fra le due vie comunali;

che in data 21 gennaio 1997, con la delibera n. 11, il Consiglio Comunale di Vicenza approvava il progetto preliminare per la costruzione del sottopasso ciclo-pedonale della Strada Paradiso;

che, in data 18 dicembre 1997, con la delibera n. 1332, la Giunta comunale di Vicenza incaricava l'Ing. Fabio Abbruzzese per la progettazione definitiva ed esecutiva del suddetto manufatto;

che in data 26 novembre 1998 il Commissario Straordinario per la provvisoria gestione del Comune di Vicenza approvava definitivamente il progetto del passaggio ciclo-pedonale redatto dall'Ing. Abbruzzese con la delibera n. 1349;

che con il contratto n. 25984 del 14 ottobre 1999 l'Amministrazione Comunale di Vicenza affidava alla ditta Sacramanti S.p.A di Badia Polesine i lavori di costruzione del sottopasso pedonale e ciclabile della Strada Paradiso di Vicenza per un importo complessivo di lire 947.000.000 a seguito di regolare gara di appalto e in esecuzione del progetto esecutivo a suo tempo approvato;

che tali lavori venivano avviati e quindi, senza alcuna comprensibile motivazione, sospesi il 10 gennaio 2000 senza che mai siano stati ripresi;

che l'appaltatore, la ditta Sacramanti S.p.a., non ha mai rinunciato all'esecuzione dei lavori, né l'Amministrazione Comunale ha mai avviato formale azione di rescissione del contratto, il tutto confermato dalla lettera n.1005/C97 del 17 marzo 2003 a firma del direttore del dipartimento lavori pubblici dello stesso Comune di Vicenza;

che con il provvedimento del 27 maggio 1999 a firma del dirigente responsabile del servizio espropri veniva disposta l'occupazione d'urgenza dei terreni necessari per la realizzazione dell'opera da effettuarsi entro tre mesi e per una durata non superiore a cinque anni;

che tale provvedimento rimaneva nei fatti senza alcun seguito, salvo il vincolo imposto, per la sospensione del cantiere;

che l'opera in questione appariva e appare tutt'oggi urgente ed indispensabile per assicurare la sicurezza ai cittadini della zona che, dopo la chiusura del passaggio a livello ferroviario e a seguito della mancata realizzazione del sottopasso, sono costretti a «saltare», nel vero e proprio senso del termine, sui binari, con tutti i rischi conseguenti che di recente hanno portato anche alla morte di un pedone;

che con azione incomprensibile l'Amministrazione Comunale, inerte e noncurante per quanto riguarda il cantiere già aperto e l'appalto in corso, affrontando nuove spese, avviava un nuovo progetto di costruzione di una bretella tra la Strada Paradiso e la Strada Settecà utile forse alla diretta valorizzazione delle nuove aree servite, ma assolutamente inidoneo a soddisfare le legittime esigenze della popolazione residente nei pressi del vecchio passaggio a livello;

che, paradossalmente, il finanziamento della nuova opera veniva assicurato con gli stessi strumenti finanziari (ovvero l'accensione di un mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti) che sono tutt'oggi destinati alla realizzazione del sottopasso pedonale e ciclabile della Strada Paradiso;

che ben 177 cittadini residenti della zona interessata alla realizzazione del sottopasso promuovevano e notificavano un atto di diffida nei confronti dei dirigenti preposti dell'Amministrazione Comunale di Vicenza affinché non fosse dato seguito al procedimento di appalto dei nuovi lavori;

che, nonostante l'atto di diffida, l'Amministrazione di Vicenza ha provveduto in data 27 marzo 2003 all'aggiudicazione di tali lavori alla ditta ILESA di Sossano;

che, attualmente, risulterebbe in corso la stipulazione del nuovo contratto di appalto, nonché la procedura espropriativa per le aree interessate;

considerato:

che appare incredibile che a distanza di tanti anni l'Amministrazione Comunale di Vicenza non si sia più preoccupata di un appalto di un cantiere già aperto con irresponsabile spreco di fondi pubblici;

che, per la realizzazione del sottopasso di Via Paradiso, risulta attualmente l'esistenza di due progetti che sono fra loro alternativi ed incompatibili e l'esistenza di due appalti aggiudicati a due imprese differenti con due diverse e distinte obbligazioni ed un unico finanziamento;

che gravissime appaiono le responsabilità per danno erariale conseguenti alle spese di progettazione del sottopasso il cui cantiere è stato abbandonato, a quelle di appalto e di esproprio inerenti agli stessi lavori, a quelle risarcitorie cui l'Amministrazione si è esposta in conseguenza del doppio appalto dei lavori senza curarsi di definire i rapporti con il precedente appaltatore o avviare una qualche azione per la rescissione del contratto, a quelle dei danni derivanti dalla colpevole inerzia dell'Amministratore Comunale nella gestione del procedimento di realizzazione dell'o-

pera che si sostanziano in maggiori costi derivanti da una modifica progettuale, che, oltretutto, disattende le giuste aspettative della popolazione ivi residente,

si chiede di sapere:

se le Ferrovie dello Stato non abbiano nulla da obiettare su tali comportamenti della Amministrazione Comunale considerate comunque le difficoltà e la scarsa sicurezza causate alla circolazione ferroviaria dalla mancata realizzazione del sottopasso in Strada Paradiso, come dimostra il tragico incidente del 10 marzo 2003 nel quale ha perso la vita una donna impegnata nell'attraversamento dei binari per effettuare la spesa quotidiana;

se i Ministri in indirizzo, alla luce di quanto esposto, non convengano in ordine alla sussistenza dei presupposti di una grave e continuata violazione del principio costituzionale di buon andamento della pubblica amministrazione e di una responsabilità per danno erariale da parte del Sindaco di Vicenza e dell'Assessore ai lavori pubblici di quella Amministrazione, per aver esposto alla Giunta Comunale l'approvazione di provvedimenti contraddittori, ingiustificati e dannosi relativamente ai lavori di costruzione del sottopasso di Strada Paradiso, per averne consentito l'esecuzione con assunzione di obblighi privi di sufficiente copertura finanziaria e per aver consapevolmente esposto la Pubblica Amministrazione di Vicenza a rilevanti responsabilità risarcitorie e contabili;

se i Ministri in indirizzo, a fronte delle gravi irregolarità imputabili al Sindaco di Vicenza in merito alla realizzazione del sottopasso di Via Paradiso, non ritengano plausibile nominare un commissario prefettizio che intervenga con urgenza al fine di garantire la ripresa dei lavori sospesi inspiegabilmente il 10 gennaio 2000 per la realizzazione di un'opera così importante per soddisfare le esigenze della popolazione residente nei pressi del vecchio passaggio a livello, in conformità con i principi sanciti dal decreto del Presidente della Repubblica 396/2000 e previa definizione dei rapporti con la ditta incaricata di eseguire la bretella di collegamento tra la Strada Settecà e la Strada di Via Paradiso.

(4-04349)

(10 aprile 2003)

Risposta. – Com'è noto, con convenzione del 10 luglio 1984 tra il comune di Vicenza e le Ferrovie dello Stato, venne pianificata e regolamentata la soppressione dei passaggi a livello esistenti nel territorio comunale e la loro sostituzione con opere alternative. In particolare, all'articolo 2 la convenzione stabiliva la soppressione del passaggio a livello in Strada del Paradiso e la costruzione del sottopasso, per il quale era prevista l'erogazione di un contributo di 250 milioni di lire.

Mutate esigenze di viabilità e problemi connessi alla disponibilità dei finanziamenti di tutte le opere originariamente previste hanno portato le parti al riesame complessivo del programma di interventi concordato attraverso la formalizzazione di una prima appendice alla convenzione.

Il Direttore dei lavori, recependo le prime notizie di ipotesi di interferenze TAV nei lavori, con nota del 5 maggio 2000 mise al corrente della situazione l'Assessore ai lavori pubblici, chiedendo istruzioni in merito. Richiese, inoltre, ai progettisti uno studio di fattibilità del sottopasso in relazione all'ipotesi TAV.

Il 5 giugno successivo i progettisti confermarono una pesante interferenza TAV nella zona dei lavori e presentarono uno studio di fattibilità che evidenziava la necessità di modificare sostanzialmente il progetto, variando l'ubicazione del sottopasso ed eseguendo un nuovo tronco stradale, di notevole lunghezza, di raccordo con la Strada del Paradiso, al fine di poter inserire il sottopasso tra la prevista galleria TAV e la linea ferroviaria.

Tale intervento, oltre ad essere estremamente complesso e costoso, risultava completamente diverso dal progetto originario e pertanto richiedeva l'esecuzione di un nuovo progetto.

Valutata la situazione, l'Assessorato ai lavori pubblici, a causa delle possibili interferenze con l'ipotesi TAV ed in adeguamento al disposto della prima appendice alla convenzione tra il comune di Vicenza e le Ferrovie dello Stato, provvide all'esecuzione di un progetto preliminare per la costruzione della strada di collegamento tra via del Paradiso e via di Settecà, in sostituzione del sottopasso.

Tale progetto venne approvato con deliberazione n. 787 della Giunta comunale del 14 dicembre 2000. In data 20 luglio 2001 il Consiglio di circoscrizione n. 3 espresse parere favorevole «all'adeguamento del Piano regolatore generale e al Programma triennale relativamente alla realizzazione di una strada di collegamento tra Strada del Paradiso e Strada di Settecà».

Con deliberazione della Giunta comunale del 6 novembre 2001 venne sottoposto il progetto definitivo per la costruzione della strada di collegamento tra la Strada del Paradiso e la Strada di Settecà. Tale deliberazione dichiarava espressamente che il progetto era «in sostituzione dell'intervento di realizzazione del sottopasso ferroviario» e revocava la già richiamata deliberazione del Commissario straordinario del 26 novembre 1998, relativa all'approvazione del progetto esecutivo dei lavori di costruzione del sottopasso ciclabile-pedonale in Strada del Paradiso.

Con determinazione dirigenziale del 17 aprile 2003 venne risolto il contratto d'appalto stipulato in data 14 ottobre 1999 con la ditta Costruzioni Sacramati S.p.A. di Badia Polesine, relativo alla costruzione del sottopasso pedonale-ciclabile in Strada del Paradiso, corrispondendo all'impresa Sacramati, in esecuzione di quanto previsto dall'articolo 345 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, e dall'articolo 41 del Capitolato generale d'appalto approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1963, n. 1063, la somma di 21.178,18 euro oltre l'IVA del 10 per cento, per un totale complessivo di 23.296,00 euro.

Per quanto riguarda l'ultimo punto toccato dal documento parlamentare, è noto che i nuovi equilibri costituzionali sanciti dall'articolo 114 della Costituzione, modificato con legge n. 3 del 2001, pongono su un so-

stanziale piano di parità e pari ordinazione lo Stato e tutti gli enti territoriali, conferendo a questi ultimi una piena autonomia e libertà di condurre le proprie scelte, ovviamente nell'ambito delle specifiche attribuzioni ad essi affidate.

La stessa revisione del titolo V della Costituzione ha abrogato ogni forma di controllo di legittimità sugli atti degli enti locali.

Per quanto riguarda invece il controllo sugli organi, dalla ricostruzione dei fatti non si delinea alcuna delle fattispecie attualmente previste dal testo unico sull'ordinamento degli enti locali, che giustificherebbe l'intervento delle autorità statali.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(18 maggio 2004)

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

che in data 5 maggio 2003 le sigle sindacali del personale del Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proclamavano una giornata di sciopero con l'astensione totale dal lavoro, decidendo altresì di praticare, dal 6 maggio 2003 al 31 maggio 2003, il blocco delle operazioni tecniche e degli esami di teoria e di guida svolti fuori sede;

che il motivo di tali agitazioni risiede principalmente nella mancata corresponsione delle indennità di missione effettuate dal personale del Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi e statistici negli anni scorsi da parte della Ragioneria dello Stato;

che per tale situazione e anche per ragioni di carattere organizzativo e logistico l'Ufficio provinciale del Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi e statistici di Padova rendeva noto a tutte le autoscuole della Provincia, con nota prot. n. 5818 Segr./Org. sed del 22 maggio 2003, che a partire dal giorno 26 maggio 2003 le sedute ordinarie di guida inizialmente previste presso le sedi predisposte dalle stesse autoscuole («attività operativa presso le sedi predisposte dagli interessati» di cui all'art.19 della legge n. 870/1986) si sarebbero svolte tutte, fino a data da destinarsi, presso la sede dell'Ufficio provinciale stesso;

considerato:

che, per quanto riferito dall'Ufficio provinciale di Padova, le sedute ordinarie di guida verranno effettuate solo presso la Motorizzazione e che a decorrere dal 26 maggio 2003 saranno sospese a tempo indeterminato tutte le sedute straordinarie da parte del personale esaminatore in servizio presso il citato Ufficio sia in sede che fuori;

che, pur condividendo le motivazioni della protesta sindacale, non può essere dimenticato che a fare le spese di questa gravosa situazione sono soprattutto le autoscuole della provincia di Padova e i loro clienti, qualora si rilevi che, se una autoscuola della Provincia rinuncia alla pro-

pria seduta presso la Motorizzazione in base al calendario precedentemente fissato per le sedute presso le sedi delle autoscuole, non è certo che quella seduta potrà essere assegnata ad un'altra autoscuola;

che molti clienti sono costretti a migrare in centri limitrofi ma ubicati in province diverse dove si continua ad effettuare esami *in loco*;

che nella stessa provincia di Padova esiste almeno un'autoscuola che non rispetta la circolare n. MOT3/551/M310 del 12 febbraio 2002 per aver ottenuto la sospensiva dal TAR del Veneto, il che comporta un danno economico e di immagine notevole,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno adottare ogni atto di sua competenza al fine di porre un termine a questa incresciosa situazione, pure alla luce del fatto che gran parte di quanto incassato dalla Ragioneria dello Stato nel corso di questi anni riguarda non solo quel che oggi viene rivendicato dalle organizzazioni sindacali, ma anche le anticipazioni versate dalle autoscuole e dai Centri di revisione della Provincia di Padova, il cui conguaglio, che doveva essere restituito agli operatori in credito, ammonta ad un totale di circa 400.000 euro;

se i motivi che si trovano alla base delle proteste sindacali possano essere ricondotti all'attuale organizzazione del Ministero dei trasporti, che sembrerebbe relegato in secondo piano rispetto a quello dei lavori pubblici, al quale è stato accorpato nel Ministero delle infrastrutture, e al taglio di oltre 11.000.000 di euro operato con il cosiddetto «decreto tagliaspese» del ministro Tremonti sulla Cassa di Previdenza e Assistenza.

(4-04746)

(17 giugno 2003)

RISPOSTA. – Si fa presente che i principi informatori della circolare MOT 3, prot. 351/M 310, del 12 febbraio 2003, sono da ricercare nell'esigenza dell'Amministrazione di rendere uniforme, su tutto il territorio nazionale, la concessione delle sedute di esame per il conseguimento delle patenti di guida, in considerazione della dotazione di personale esaminatore presente presso gli Uffici provinciali e di garantire, nel contempo, le imprescindibili condizioni di oggettività e trasparenza cui, in generale, la Pubblica Amministrazione deve attenersi ai sensi dell'articolo 97 della Costituzione.

Al riguardo, l'articolo 121, comma 6, del codice della strada consente che l'esame per il conseguimento delle patenti di guida di coloro che hanno frequentato un'autoscuola può svolgersi presso la stessa se dotata di locali idonei allo scopo.

Sull'argomento, la II Sezione del Consiglio di Stato ha affermato, con parere del 28 aprile 1999, che il comma citato «non prevede uno specifico obbligo di svolgere esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida presso le sedi delle autoscuole, ma prevede invece solo una facoltà (...); infatti la locuzione "può svolgersi" deve essere letta ed interpretata nel senso che tale facoltà deriva dalla compatibilità con le esigenze

di servizio dell'ufficio. L'organizzazione delle sedute di esame per il conseguimento della patente di guida è rimessa alla piena discrezionalità del direttore dell'Ufficio Provinciale, che valuta tanto il numero delle richieste dei candidati, quanto la disponibilità dei funzionari esaminatori in relazione ai periodi di lavoro generale dell'ufficio medesimo».

Si fa peraltro presente che la suddetta circolare è stata predisposta dopo aver acquisito anche le osservazioni delle associazioni di categoria delle autoscuole nel corso di appositi incontri tenuti al fine di consentire, nel tradizionale e fattivo spirito di collaborazione con gli operatori di settore, di approfondire tutti gli aspetti che potessero intralciare un sereno svolgimento delle competenze in materia di esami sia da parte degli Uffici provinciali sia da parte delle autoscuole.

In merito all'impugnazione del provvedimento operata da una autoscuola della provincia di Padova ed alla successiva sospensiva cautelare disposta dal TAR del Veneto, si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 4 agosto 2003, ha invitato l'Avvocatura generale dello Stato a proporre appello, specificando che l'ordinanza del TAR del Veneto non risultava a tale data essere stata ancora notificata all'amministrazione.

In data 16 settembre l'Avvocatura ha risposto negativamente poiché, alla data della nota citata, il termine decadenziale per la proposizione dell'appello doveva ritenersi decorso.

A fronte di tale situazione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le vie brevi, ha ottenuto che l'Avvocatura presentasse istanza di prelievo al fine di ottenere un giudizio di merito nel più breve tempo possibile. È stata, poi, ribadita all'Avvocatura distrettuale di Venezia l'efficacia del provvedimento impugnato manifestando l'opportunità di insistere, in sede di difesa, sulla ragionevolezza delle modalità previste dalla circolare.

A tutt'oggi, la sentenza nel merito emessa dal TAR del Veneto non risulta ancora notificata.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(7 giugno 2004)

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

che la recente circolare prot. n. MOT 3/4053/M350 del 9 ottobre 2003 del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici stabilisce che «le associazioni di categoria degli autotrasportatori formalmente riconosciute dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che hanno costituito istituti o agenzie per svolgere attività connesse ai servizi degli associati possono svolgere, tramite dette strutture, i corsi per il recupero dei punti della patente di guida»;

che il decreto ministeriale del 29 luglio 2003 emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'accreditamento dei soggetti pubblici e privati che possono svolgere corsi per il recupero dei punti della patente di guida stabilisce che i corsi debbono essere svolti «da soggetti pubblici o privati di comprovata esperienza nell'attività di formazione attinente a temi di tutela della sicurezza della circolazione stradale con particolare riferimento alle responsabilità del conducente del veicolo...»;

che la citata circolare prot. n. MOT 3/4053/M350 del 9 ottobre 2003 del Dipartimento dei i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici è a parere dell'interrogante da considerarsi illegittima perché in chiaro contrasto con il decreto ministeriale del 29 luglio 2003 emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'accreditamento dei soggetti pubblici e privati che possono svolgere corsi per il recupero dei punti della patente di guida;

che si ritiene inverosimile che le associazioni degli autotrasportatori abbiano una comprovata esperienza decennale in tema di formazione sulla sicurezza stradale

che la dimostrazione che tale circolare cerca di assecondare il più possibile la posizione degli autotrasportatori risiede nel fatto che essa stabilisce che a svolgere i corsi potranno essere chiamati anche i dipendenti del Dipartimento dei trasporti terrestri; il tutto per aggirare un articolo del decreto ministeriale che prevede che «i docenti dei soggetti privati che svolgono i corsi per il recupero dei punti devono aver conseguito l'abilitazione di insegnanti di teoria per la formazione dei conducenti e devono aver svolto tale attività negli ultimi cinque anni per almeno tre anni consecutivi» e con l'evidente motivazione che, se le associazioni degli autotrasportatori non potessero ricorrere ad insegnanti esterni, non troverebbero personale adeguato a svolgere tali corsi;

che in data 23 ottobre 2003 l'interrogante ha presentato l'interrogazione parlamentare n. 4-05443 relativamente al recupero dei punti della patente per gli autotrasportatori;

che in merito a tale interrogazione il Governo ha risposto in data 18 febbraio 2004 che la circolare citata in premessa non appare in contrasto con le norme contemplate nel decreto ministeriale 29 luglio 2003 e, ancora, che i corsi per il recupero dei punti non prevedono una prova d'esame finale e, conseguentemente, non è possibile sollevare alcuna questione in ordine alla compatibilità delle associazioni degli autotrasportatori di effettuare i corsi per i loro iscritti,

si chiede di sapere:

quali siano i criteri che dimostrano la comprovata esperienza dei soggetti autorizzati ad impartire i corsi di recupero del punteggio della patente;

come sia possibile che alla fine dei corsi che saranno impartiti dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori non sia stato previsto alcun controllo conclusivo, quantomeno sulla serietà dei corsi che saranno

gestiti dalle associazioni degli autotrasportatori, da parte dei funzionari della Motorizzazione Civile;

quale sia la differenza tra chi debba sostenere una prova d'esame che dimostri l'idoneità del soggetto a circolare per strada senza il rischio che sia arrecato, a causa di violazioni delle norme del Codice della Strada, alcun danno ingiusto a terzi e chi sia invece tenuto a seguire un corso per recuperare i punti della patente di guida al fine di dimostrare ai sensi della legge la medesima idoneità.

(4-06256)

(2 marzo 2004)

Risposta. – Si fa presente che la circolare n. 4053/M350 del 9 ottobre 2003, la quale ha consentito anche alle associazioni di categoria degli autotrasportatori di svolgere i corsi per titolari di patenti di guida esercenti la professione nel settore dell'autotrasporto di persone e cose, non è in contrasto con le norme contemplate nel decreto minisiteriale del 29 luglio 2003 secondo cui l'ente che svolge tali corsi deve aver maturato esperienza nell'attività di formazione attinente a temi della sicurezza della circolazione stradale con particolare riferimento alle responsabilità del conducente del veicolo.

Moltre associazioni di categoria, infatti, già da anni sono organizzate per fornire ai propri iscritti, oltre agli ordinari servizi di interesse della categoria, anche altri servizi riguardanti la formazione dei conducenti quando norme particolari impongono una preparazione specifica.

Di conseguenza, l'autorizzazione a svolgere i predetti corsi sarà rilasciata solo a quelle associazioni di categoria che dimostreranno di aver maturato la richiesta esperienza attraverso la produzione di ogni documentazione utile ad attestare l'effettivo svolgimento di corsi di formazione rivolti ai conducenti.

Peraltro, come previsto dalla vigente normativa, anche i corsi organizzati dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori sono soggetti a vigilanza da parte degli Uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici che controllano, in particolare, la regolarità dello svolgimento dei corsi.

Si fa, infine, presente che l'articolo 126-*bis* del codice della strada sulla materia della patente a punti prevede che chi perde l'intero punteggio attribuito alla propria patente di guida debba sottoporsi ad esame di revisione, ai sensi dell'articolo 128 del codice. Ciò in quanto l'aver commesso infrazioni che hanno comportato la perdita dell'intero punteggio fa sorgere fondati dubbi sulla persistenza dei requisiti di idoneità tecnica necessari per poter condurre veicoli a motore; circostanza che, evidentemente, per il legislatore non ricorre nei casi di perdita parziale del punteg-

gio, per i quali è stato previsto un corso nel quale vengono proposti i temi e le norme di circolazione fondamentali.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(1° giugno 2004)

FLORINO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che gli «Hells Angels», motoclub presente in Italia ed in quasi tutto il mondo, sono ufficialmente considerati da FBI, DEA, ATF, da tutti gli organismi di Polizia interessati, ma anche dal Consiglio d' Europa, una delle maggiori organizzazioni criminali transnazionali operanti anche in Europa nel traffico di droga, armi, riciclaggio di denaro e prostituzione e sono attualmente inquisiti dalla Procura della Repubblica di Bolzano, dopo numerosi episodi di violenza culminati nell'omicidio di Merano;

che nei giorni 6-7-8 febbraio 2004 si è svolta a Milano la fiera di tatuaggi e *piercing*, dove vari giorni prima dell'evento erano state messe sull'avviso telefonicamente, personalmente ed anche per iscritto, da parte di privati cittadini conosciuti e qualificati, le forze dell'ordine competenti, cioè la Direzione Digos di Bolzano, il Servizio Centrale Operativo di Roma ed il comando per la Lombardia dei Carabinieri della Sanità con la preghiera d'intervenire ed impedire una manifestazione che sarebbe stata possibile occasione di scontri e violenze, con grave pericolo per l'incolumità dei cittadini milanesi,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Governo non ritenga che già una pressione investigativa evidente, da sola, potrebbe servire ad arginare l'espansione del fenomeno (imminente con il ventilato assorbimento di una grossa banda presente da Roma in giù, gli «Indian Bikers») costringendo gli «Hells Angels» a mettersi in ' borghese ', rinunciando ai simboli visibili, che da soli costituiscono il 50 per cento dell'attrattiva esercitata su troppi motociclisti, come bandiera di ribellioni, potenza ed impunità palesemente manifestate al resto del mondo (borghesi, *bikers*, Forze dell'Ordine);

se per il Governo sia possibile, normale o tollerabile che una organizzazione criminale transnazionale «con riconoscimento D.O.C.» pubblicizzasse su propri siti internet le proprie filiali nel mondo, aprendo "Club Houses", organizzando fiere e manifestazioni varie, diciamo nel settore funerario e della ristorazione tipica italiana, vendendo ed indossando magliette, cappellini e giubbotti con un proprio logo regolarmente registrato, una coppola nera su due cannemozze incrociate, sotto la parola mafia a caratteri cubitali, il tutto su fondo rosso;

se, infine, in occasione della prossima analoga manifestazione che si dovrebbe svolgere nel mese di giugno prossimo a Roma, sempre organizzata dagli stessi personaggi e con le medesime modalità, non si intenda

intervenire preventivamente per evitare eventuali scontri con le forze dell'ordine.

(4-06160)

(18 febbraio 2004)

Risposta. – Si assicura che il Ministero dell'interno segue con particolare attenzione il fenomeno delle «bande di motociclisti», in relazione al quale sono state emanate, lo scorso anno, specifiche direttive alle Autorita provinciali di pubblica sicurezza affinché, in occasione di raduni o di manifestazioni analoghe, fosse condotta un'adeguata attività informativa preventiva e affinché fossero predisposti specifici servizi di controllo del territorio finalizzati a scongiurare scontri tra gruppi rivali.

A questo proposito, per le iniziative assunte dalle forze dell'ordine e per una descrizione generale del fenomeno quale si presenta nel nostro Paese, si rimanda a quanto comunicato in occasione della risposta all'interrogazione n. 4-05265 dell'onorevole interrogante.

Quanto alla manifestazione svoltasi a Milano dal 6 all'5 febbraio scorso, alla quale hanno partecipato un centinaio di espositori nazionali e stranieri specializzati nel settore dei tatuaggi e del *piercing* e circa 14.000 visitatori, si precisa che l'evento era regolarmente autorizzato e si è concluso, come negli anni precedenti, senza alcun incidente o turbativa dell'ordine pubblico.

A Roma e nel Lazio, invece, sono in programma fin dalla primavera e per tutta l'estate, non soltanto nel mese di giugno, numerose manifestazioni motociclistiche, che saranno seguite con la massima attenzione dalla Questura, la quale dispone di un ampio quadro informativo sulle attività e l'organizzazione dei gruppi motociclistici locali.

Nella Capitale, come nelle altre realtà europee ed americane, le varie «bande» danno vita ad una struttura di tipo piramidale, con un vertice rappresentato dalla sezione romana degli «Hell's Angels Motor Club», operante da circa tre anni, al quale è riconosciuta una funzione di coordinamento, controllo e promozione di tutte le attività svolte sul territorio (raduni, *runs*, ecc.), da qualsiasi gruppo organizzate.

Agli aderenti a tale club vengono regolarmente affidate anche le funzioni di «servizio d'ordine» in occasione dei raduni ufficiali.

Sono riconducibili e fanno parte integrante degli «Hell's Angels» alcuni raggruppamenti apparentemente distinti, tra i quali i «Big Red Machine Roma» e gli «81».

Sono note alla Questura di Roma sia la zona cittadina nella quale si riunisce il raggruppamento che fa capo agli «Hell's Angels», sia la periodicità delle riunioni, sia le componenti che vi sono ammesse.

Sul territorio laziale non risultano, al momento, presenze di gruppi affiliati agli «Outlaws» e agli «Indian Bikers», entrambi ritenuti tra i maggiori antagonisti degli «Hell's Angels».

È noto, altresì, che la grande maggioranza dei gruppi motociclistici romani, compresi quelli detti «free bikers», in quanto non strutturati in

gruppi organizzati, è solita riunirsi settimanalmente in determinati locali pubblici cittadini o di Ostia Lido.

La Questura di Roma ha precisato, in ogni caso, che le attività di tali gruppi, pur non essendo da sottovalutare, non hanno finora dato luogo ad attività criminose o comunque tali da integrare illeciti penali di tipo associativo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(19 maggio 2004)

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

i pendolari della città di Celano (L'Aquila) che utilizzano il treno per recarsi a Roma hanno lamentato la soppressione del treno locale delle ore 18.37 che collegava Avezzano a Celano;

per i suddetti pendolari la soppressione del treno e il ritorno da Roma assume il sapore di una beffa poiché si parte da Roma alle 16.12 e si giunge a Celano alle ore 19.45, dopo ben tre ore e trentadue minuti di viaggio causa la soppressione del suddetto treno,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda sollecitare Trenitalia S.p.A. affinché venga ripristinato il treno locale delle ore 18.37 che collegava Avezzano a Celano, al fine di lenire il disagio dei pendolari.

(4-06152)

(18 febbraio 2004)

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

i pendolari della città di Celano (L'Aquila), che utilizzano il treno per recarsi a Roma, hanno lamentato la soppressione del treno locale delle ore 18,37, che collegava Avezzano a Celano;

per costoro il ritorno da Roma assume sempre più il sapore di una beffa poiché si parte da Roma alle ore 16,12 e si giunge a Celano alle ore 19,45, dopo tre ore e trentadue minuti di viaggio, causa la soppressione del treno locale delle ore 18,37, che partiva da Avezzano,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga opportuno che Trenitalia ripristini il treno locale delle ore 18,37 per lenire il disagio dei pendolari.

(4-06369)

(11 marzo 2004)

RISPOSTA. (*) – In merito alle interrogazioni indicate in oggetto, occorre innanzitutto premettere che, come noto, il servizio di trasporto regionale, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422/1997, come

modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, non è più di diretta competenza dello Stato.

Infatti, i servizi di trasporto regionale sono stati oggetto di appositi contratti fra Trenitalia s.p.a. e le competenti Autorità regionali e, quindi, nelle problematiche relative a tale tipologia di trasporto non trova applicazione il Contratto di Servizio nazionale.

Ciò premesso, si è comunque ritenuto opportuno di chiedere elementi informativi alle Ferrovie dello Stato s.p.a., che hanno riferito che la Direzione regionale Abruzzo, per venire incontro alle esigenze dei pendolari di Celano (L'Aquila) che si recano a Roma per motivi di studio o di lavoro, ha ripristinato, dal 15 febbraio, la fermata a Celano alle ore 17,56 del treno diretto 34394 (già 3378) in partenza da Roma alle ore 16,12.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(7 giugno 2004)

GIULIANO, IZZO, GENTILE, NOCCO, FLORINO, FASOLINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

martedi 27 aprile 2004, poco dopo le ore 9, nell'aeroporto di Capodichino è stata fortunosamente e fortunatamente evitata, sull'unica pista esistente, una collisione fra due aerei, ambedue in fase di decollo e diretti a Torino: un Boeing 737 dell'Air One con 91 passeggeri ed un «MD80» dell'Alitalia con a bordo 65 passeggeri;

tale evento, che segue altra analoga vicenda verificatasi poco più di un anno fa, pone, ancora una volta, in maniera pressante e drammatica il problema dell'idoneità e sicurezza dello scalo napoletano;

tale struttura, in particolare, come è ormai a tutti noto, per la sua ubicazione e le sue dimensioni non appare assolutamente in grado di soddisfare le esigenze di un moderno, intenso e sicuro traffico aereo con un carico di circa 5 milioni di passeggeri destinato ad incrementarsi fino a circa 8,5 milioni passeggeri;

da anni si è progettato di trasformare l'aeroporto militare di Grazzanise in un moderno e attrezzato scalo internazionale, in grado di far fronte alle sempre più crescenti esigenze di un traffico passeggeri e merci;

malgrado vari progetti, intese, conferenze, tavoli più o meno rotondi, a tutt'oggi la situazione è pressoché immutata, e sempre più forti sono i condizionamenti e le pressioni per rinviare *sine die* quella che tutti, a parole, riconoscono come una soluzione saggia ed adeguata: Capodichino come *city-airport* e Grazzanise come aeroporto internazionale, in

---

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

grado pertanto di fungere anche da importante volano per la riqualificazione dell'aerea costiera domiziana e per l'economia di tutta la regione,

si chiede di sapere:

quali attività abbiano posto o intendano porre in essere i Ministri in indirizzo per verificare e garantire la sicurezza del traffico aereo di Capodichino e quella delle zone circostanti;

se e quali urgenti iniziative il Governo intenda intraprendere per rendere operativo in tempi solleciti lo scalo militare di Grazzanise quale aeroporto internazionale.

(4-06695)

(29 aprile 2004)

MARINO, MUZIO, PAGLIARULO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso:

che all'aeroporto di Capodichino di Napoli il 27 aprile 2004 un aereo della «Air One» in fase di decollo, avendo avvistato sulla pista, stanti le ottimali condizioni metereologiche, in direzione opposta un altro aereo «Alitalia», anch'esso diretto a Torino, è stato costretto ad una brusca frenata per evitare la collisione, procurando contusioni ad alcuni passeggeri a bordo;

che nello stesso scalo si è già verificato il 26 marzo 2003 un analogo episodio e sono ancora accaduti incidenti che mettono fortemente in discussione la sicurezza dell'aeroporto;

che il Programma operativo nazionale, settore trasporti (PON trasporti 2000-2006), concernente il potenziamento delle strutture aeroportuali, prevede finanziamenti anche per la realizzazione di interventi nell'aeroporto di Capodichino per una prima *tranche* di 76.680.000 euro;

che la convenzione tra l'ENAC e la GESAC (Gestione servizi aeroportuali campani Spa), stipulata il 31 luglio 2003, demanda a quest'ultima l'attuazione degli interventi previsti;

che un ulteriore potenziamento della capacità di ricezione dell'aeroporto, ad avviso degli interroganti, è assolutamente non condivisibile dal momento che lo scalo di Napoli ha già superato ogni limite di sopportabilità di traffico,

si chiede di sapere:

se e quali provvedimenti ed iniziative il Ministro intenda adottare, promuovere e sollecitare per l'accertamento tempestivo dei fatti accaduti e delle responsabilità;

quali misure urgenti intenda altresì adottare per garantire i prescritti parametri di sicurezza, anche mediante l'esatta definizione delle competenze in materia di controllo del traffico aereo;

se non ritenga indispensabile nell'immediato adottare le necessarie misure per alleggerire il traffico su Capodichino;

quali indispensabili iniziative intenda intraprendere per accelerare l'avvio di un sistema integrato aeroportuale regionale nel cui ambito va affrontato il futuro dello scalo di Capodichino;

se non ritenga necessario che la convenzione tra l'ENAC e la GESAC Spa venga rivista in funzione degli obiettivi di un Piano regionale aeroportuale, la cui imprescindibile adozione è assolutamente necessaria ed urgente anche alla luce di quanto sopra esposto.

(4-06673)

(28 aprile 2004)

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

il 27 aprile 2004, presso lo scalo aeroportuale di Napoli-Capodichino, due velivoli hanno rischiato di entrare in collisione trovandosi, inspiegabilmente, entrambi ad eseguire le manovre di decollo sulla stessa pista;

da una prima ricostruzione dei fatti emerge che un aereo dell'Air One, con ottantasei passeggeri a bordo, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dalla torre di controllo, ha iniziato la fase di decollo contemporaneamente ad un velivolo dell'Alitalia, con sessantacinque passeggeri a bordo, entrando sulla stessa pista per apprestarsi ad assumere la posizione utile per l'inizio delle operazioni di partenza;

soltanto per la prontezza del pilota dell'Air One, che ha improvvisamente rallentato la corsa del velivolo, ormai lanciato alla velocità di 120 nodi, dirottandolo poi su una bretella di collegamento, è stata evitata una collisione le cui conseguenze avrebbero potuto assumere proporzioni drammatiche, considerato il numero elevato delle persone coinvolte;

tale episodio segue quello verificatosi soltanto alcuni giorni or sono all'aereoporto di Ronchi dei Legionari, dove un velivolo dell'Alitalia, in manovra sulla pista, urtava con un'ala un autocarro, trovatosi inaspettatamente nella zona compresa tra la pista di atterraggio ed il piazzale, evitando solo per fortuite coincidenze ogni drammatica conseguenza,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda adottare, con urgenza, per accertare le responsabilità dell'accaduto;

se il Ministro in indirizzo non intenda predisporre un serio piano di adeguamento delle strutture aeroportuali agli *standard* di sicurezza che preveda immediati interventi a partire dagli scali già da tempo considerati più a rischio come quello di Capodichino dove, in particolare durante il periodo estivo, la già precaria realtà diviene insostenibile considerato che il traffico aereo subisce un aumento cinque volte superiore a quello ordinario;

se non intenda, inoltre, emanare specifiche disposizioni al fine di chiarire definitivamente le competenze dei soggetti addetti ai compiti di sicurezza operanti nelle aereostazioni considerato che, anche nei recenti episodi citati, appare difficile individuare con certezza responsabilità ed intervenire su evidenti limiti gestionali;

se non intenda, infine, rivedere il piano di investimenti programmato dal Governo al fine di ottimizzare, oltre alle strutture ed alle condi-

zioni di sicurezza, anche le condizioni di lavoro degli operatori, con il conseguente recupero della fiducia degli utenti indispensabile per un serio rilancio del trasporto aereo nel nostro Paese.

(4-06677)

(28 aprile 2004)

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

la mattina del 27 aprile 2004 alle ore 9.00 circa presso l'aeroporto di Napoli un aereo Air One 49N in partenza per Torino ha dovuto interrompere la corsa iniziale per il decollo per la presenza di un altro aereo (Alitalia 1211) che, probabilmente per un'incomprensione nelle comunicazioni terra-bordo-terra, si era posizionato dall'altra parte della pista in mancanza di autorizzazione;

l'aereo Air One ha interrotto la corsa di decollo, secondo le procedure di sicurezza previste, ed è uscito dal raccordo;

l'Enav, in coordinamento con l'Enac, ha immediatamente aperto un'inchiesta interna tecnico-operativa per verificare le condizioni esatte che hanno determinato l'evento,

si chiede di sapere:

quali siano stati i motivi che hanno causato la mancata collisione nell'aeroporto di Capodichino;

se non si ritenga grave che un rischio di collisione tra due aerei a Capodichino si ripresenti dopo poco tempo da un episodio simile, verificatosi sempre presso lo scalo di Napoli;

quali provvedimenti si intenda prendere per assicurare la sicurezza dei voli, per garantire l'incolumità dei viaggiatori e quella dei lavoratori;

quali misure si intenda adottare per garantire una piena funzionalità dello scalo napoletano.

(4-06660)

(27 aprile 2004)

Risposta. (*) – In riferimento alle problematiche evidenziate con le interrogazioni indicate in oggetto, l'ENAV – Ente Nazionale per la Sicurezza del Volo – cui sono state richieste informazioni, riferisce che il giorno 27 aprile, alle ore 09.10, il volo AirOne 49N da Napoli a Torino, autorizzato al decollo sulla pista 24, interrompeva la corsa di decollo nella fase iniziale in quanto, nella parte opposta della pista, si era posizionato ad una distanza di circa 2650 metri il velivolo Alitalia 1211, anch'esso in partenza per Torino.

Il volo AirOne si fermava a circa 1500 metri dall'altro velivolo liberando successivamente la pista. Il volo Alitalia è decollato regolarmente

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

dopo pochi minuti mentre il volo AirOne ha subito un ritardo, a seguito dell'opportunità di procedere all'effettuazione di un controllo del sistema frenante.

Sull'episodio l'Ente fa presente di aver istituito una apposita commissione di indagine tecnica. In attesa delle analisi e delle conclusioni di tale indagine il controllore del traffico aereo in servizio al momento del fatto è stato cautelativamente sospeso dall'attività operativa.

Su quanto avvenuto, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo rappresenta, a sua volta, di aver immediatamente aperto un'inchiesta tecnica e di aver richiesto l'acquisizione degli elementi necessari al fine di ricostruire la dinamica dell'evento e di individuarne le relative cause, così come previsto dal decreto legislativo n. 66/1999.

L'Agenzia ha fatto conoscere di aver dato la massima priorità all'inchiesta e di avere aperto un *dossier* sul fenomeno delle cosiddette *runway incursions* (invasioni di pista).

Anche la compagnia Alitalia, che sta collaborando con gli organismi competenti, ha comunicato di avere avviato un'inchiesta interna con l'intento di raccogliere tutti gli elementi e le testimonianze utili per giungere ad una corretta definizione dello scenario operativo.

Per quanto attiene la questione delle risorse a disposizione per la sicurezza del settore aereo, l'ENAC – Ente nazionale per l'aviazione civile – evidenzia, preliminarmente, che per l'aeroporto di Napoli, in particolare, sono disponibili i finanziamenti comunitari per la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Sono inoltre in atto iniziative per il reperimento di ulteriori finanziamenti per tale scopo nel quadro di una azione congiunta ENAC-ENAV.

L'ENAC, per la parte di competenza, ha fatto conoscere che, nell'ambito degli interventi relativi all'assegnazione di fondi destinati ad opere strutturali di attività aeroportuali nel triennio 2003-2006, per la regione Campania sono previsti interventi complessivi per un totale di 76,680 milioni di euro.

Anche per quanto riguarda le somme riscosse dagli enti gestori per diritti aeroportuali, ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 135/1997, i relativi importi devono essere primariamente utilizzati per far fronte alle problematiche cosiddette di *safety* e *security* dei singoli aeroporti.

Per quanto concerne le norme e gli *standar*d di sicurezza, l'ENAC fa conoscere che le regole e le procedure operative per il controllo e la movimentazione dei velivoli a terra sono sviluppate dall'ENAV sulla base delle corrispondenti previsioni ICAO (International Civil Aviation Organization) – Annesso 11 e DOC 4444. Le regole e le procedure sono adottate dallo stesso ENAV ed applicate sui singoli aeroporti.

Da ultimo è opportuno evidenziare come la problematica dell'urbanizzazione di alcuni scali aeroportuali, tra cui proprio quello di Capodichino, abbia indubbiamente risvolti sui temi della sicurezza.

A riguardo è attualmente in corso, da parte della Regione Campania, uno «studio sullo sviluppo del sistema aeroportuale della Campania e del

nuovo aeroporto di Grazzanise» per l'uso civile di tale scalo ad uso militare che consentirebbe una delocalizzazione delle attività di volo.

L'ENAC ha condiviso tale studio della Regione in merito all'individuazione dei quattro aeroporti del sistema – Capodichino, Grazzanise, Pontecagnano e Capua – con una specializzazione dei ruoli che potrà meglio essere definita nell'ambito dei successivi *master plan* dei singoli scali.

L'ENAC ha condiviso, in particolare, la futura destinazione dell'aeroporto di Grazzanise, che dovrà assorbire il previsto incremento della domanda di traffico commerciale generata e attratta dal bacino di utenza campano che non sarà soddisfatto dall'aeroporto di Capodichino.

L'ENAC ha quindi evidenziato che lo sviluppo sostenibile dell'aeroporto di Capodichino dovrà essere determinato, oltre che da una implementazione delle dotazioni infrastrutturali, anche in correlazione dalla verifica degli aspetti ambientali e di sicurezza operativa connessi.

Con riferimento a tali aspetti, dovrà essere data la massima priorità alla fase progettuale e realizzativa dello scalo di Grazzanise che risolverebbe, sostanzialmente, le problematiche, anche di natura ambientale, che potrebbero presentarsi sull'aeroporto di Capodichino in relazione all'aumento di traffico.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(3 giugno 2004)

GUERZONI. – *Al Ministro dell'interno.* – Posto che:

la circolare n. 14/2003 del Ministero dell'interno richiede che l'iscrizione all'Anagrafe della popolazione residente, soltanto per i nati in Italia da cittadini stranieri extracomunitari regolarmente residenti, avvenga dopo l'iscrizione del nato nel permesso di soggiorno o nella carta di soggiorno di uno o di entrambi i genitori;

ciò comporta che l'Ufficiale dell'Anagrafe non può procedere entro tre giorni – una volta avuta comunicazione dall'Ufficiale di stato civile – all'iscrizione anagrafica, ma vi deve provvedere solo dopo che un genitore o i genitori abbiano ottenuto l'iscrizione del minore nel permesso di soggiorno o nella carta di soggiorno;

considerato che:

detta procedura è in contrasto con l'obbligo della iscrizione anagrafica per tutti i nuovi nati in Italia, come espressamente previsto dall'art. 6 della legge n. 1228/54 e dagli artt. 7, comma 1, lett. *a)*, 12 e 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 223/89 (regolamento anagrafico);

la circolare Istat n. 47/2002 conferma tale procedimento, e in modo espresso afferma che la iscrizione anagrafica «non deve essere subordinata all'ottenimento e alla presentazione presso l'anagrafe del permesso di soggiorno del nato»;

anche per i nati da cittadini stranieri comunitari l'iscrizione all'Anagrafe non è subordinata alla loro iscrizione nel documento di soggiorno dei genitori o del genitore;

preoccupato che l'iscrizione anagrafica dei nati da cittadini stranieri extracomunitari regolarmente in Italia, subordinata all'inserimento nei documenti di soggiorno dei genitori o del genitore, possa avvenire con ritardo, con il rischio: che insorgano problemi rispetto alla tempestività richiesta dalle vaccinazioni obbligatorie (particolarmente necessarie in taluni casi); che siano compromessi taluni diritti del nuovo nato, in particolare quello ad ottenere al diciottesimo anno di età la cittadinanza italiana, e, non di meno, che la procedura introdotta dalla circolare ministeriale n. 14/2003 incentivi i genitori alla non iscrizione all'Anagrafe dei figli nuovi nati, ponendo in essere con ciò la loro inesistenza giuridica, con gravi conseguenze,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ritirare la circolare n. 14/2003 o procedere a modificarla nel senso di confermare per l'iscrizione all'anagrafe dei nati in Italia da cittadini stranieri extracomunitari regolari le procedure esistenti, semmai subordinando alla presentazione dei documenti di soggiorno dei genitori – con l'avvenuto inserimento del nuovo nato – la conferma di tale iscrizione già attuata in via provvisoria.

(4-05687)

(26 novembre 2003)

Risposta. – La circolare n. 14/2003 del Ministero dell'interno, oggetto del presente atto di sindacato ispettivo, stabilisce che l'ufficiale d'anagrafe, una volta ricevute le comunicazioni di stato civile concernenti i nati in Italia da stranieri regolarmente residenti, non può procedere, automaticamente, alla relativa iscrizione nei registri della popolazione residente, bensì deve richiedere la preventiva registrazione del minore sul permesso di soggiorno di uno dei genitori.

A tale conclusione si è pervenuti ritenendo che la normativa che disciplina l'iscrizione anagrafica per nascita, di cui all'art. 7, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1989, n. 223, recante l'approvazione del nuovo regolamento anagrafico della popolazione residente, vada comunque coordinata con le disposizioni sopravvenute a regolamentare la condizione dello straniero, dettate dal «Testo Unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero» (decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286) e dal decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394, contenente il relativo regolamento d'attuazione.

Analizzando, rispettivamente, gli articoli 6, commi 2, 7 e 31, del decreto legislativo n. 286/1998 e l'art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica 394/1999, si è desunto che, mentre l'iscrizione anagrafica dello straniero minorenne è subordinata alla sua preventiva iscrizione

sul permesso di soggiomo di uno dei genitori, quella dello straniero maggiorenne è conseguente al rilascio del titolo di soggiorno.

In tale chiave di lettura è stato espresso l'avviso che il termine per l'effettuazione delle registrazioni anagrafiche menzionato all'art. 17 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 223/1989 decorre non già dal momento della comunicazione concernente la nascita (la cui data rimane fondamentale ai fini dell'iscrizione), ma piuttosto dalla data di definizione del procedimento relativo all'iscrizione del minore nel titolo di soggiomo di uno dei due genitori.

Tuttavia, come osservato dall'onorevole interrogante, detto orientamento ministeriale ha dato luogo a diversi problemi interpretativi. È stato innanzitutto rilevato che, una volta ricevuta la comunicazione dall'Ufficiale di Stato Civile, quello d'Anagrafe non può, per alcun motivo, ritardare la registrazione, salvo l'evenienza in cui debba effettuare gli accertamenti d'ufficio.

È stato inoltre rappresentato che l'art. 6, comma 7, del decreto legislativo n. 286/1998, che subordina le iscrizioni anagrafiche dello straniero al conseguimento del titolo di soggiorno, non è riferibile ai nati in Italia. Infatti, è proprio all'evento della nascita che si riferisce l'obbligo derivante dal combinato disposto dagli artt. 7, 12 e 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 223/1989 di provvedere all'iscrizione anagrafica del neonato a seguito della comunicazione proveniente dall'Ufficio dello stato civile che ha compilato l'atto di nascita.

L'Ufficiale d'Anagrafe non potrebbe, dunque, sottrarsi a questo obbligo; tantomeno, potrebbe ritardare l'iscrizione in presenza degli unici presupposti voluti dalla legge: la comunicazione d'ufficio dello stato civile e la residenza nel comune dei genitori od anche della sola madre.

Attesa la rilevanza delle argomentazioni addotte e la necessità di pervenire ad un'univoca e puntuale interpretazione delle norme suesposte, la questione, comunque, è stata sottoposta al Consiglio di Stato per poterne acquisire il parere, in vista dell'emanazione di future direttive in proposito.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(26 maggio 2004)

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

che la Dirigenza delle Poste del Polo Calabria starebbe per trasferire il servizio provinciale di collegamento e consegna degli effetti postali dalla città di Catanzaro;

che tale provvedimento colpisce 25 lavoratori che attualmente svolgono questo servizio;

che, secondo quanto denunciato dalla SLP-CISL e dalla SLC-CGIL di Catanzaro, la Dirigenza del Polo Calabria per giustificare tale spostamento ha caricato i costi dell'attuale organizzazione con oneri impropri quali gli stipendi di altri 8 lavoratori impegnati altrove;

che tale spostamento peggiorerà il servizio, lo aggraverà di costi reali in quanto i mezzi dovranno percorrere circa 2500 km in più e depauperà la città di Catanzaro di 25 posti di lavoro;

che, sempre secondo le organizzazioni sindacali, questo spostamento sarebbe il primo passo verso l'esternalizzazione di tale servizio;

considerato:

che non è la prima volta che la Dirigenza delle Poste del Polo Calabria compie scelte che penalizzano la città e la provincia di Catanzaro con il trasferimento di molte lavorazioni;

che tali decisioni sono molto preoccupanti per quanto riguarda l'aspetto occupazionale;

che, pur comprendendo le esigenze di Poste S.p.A. per il contenimento delle spese di bilancio, non si capisce come queste ricadano sui servizi offerti e quindi sulla clientela;

che i servizi offerti dalle Poste in Calabria sono da sempre carenti e negli ultimi anni sono andati peggiorando,

si chiede di sapere se non si ritenga di intervenire presso le Poste S.p.A per salvaguardare e migliorare il servizio in questione e garantire l'occupazione nell'azienda nella città di Catanzaro.

(4-05653)

(25 novembre 2003)

Risposta. – Al riguardo si ritiene opportuno precisare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di intervenire sulla gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza specifica degli organi statutari della società la quale, pertanto, organizza secondo le logiche imprenditoriali ritenute più opportune le risorse di cui dispone, al fine di raggiungere il duplice obiettivo di assicurare condizioni di operatività compatibili con una gestione economicamente equilibrata, nonchè di garantire un efficiente servizio all'utenza.

Ciò premesso in linea generale, per quanto concerne la specifica situazione dell'organizzazione dei trasporti postali nel territorio catanzarese la società Poste – interessata al riguardo – ha comunicato che le linee – in precedenza complessivamente 30 di cui 18 in partenza dal CMP (centro di meccanizzazione postale) di Lamezia Terme e 12 dal *transit point* di Catanzaro – sono state ridotte a 28 ed accorpate presso il CMP di Lamezia.

Stando a quanto riferito dalla medesima società tale iniziativa ha comportato numerosi e sensibili benefici nello svolgimento del trasporto postale nella zona interessata, rendendo più semplice la gestione del servizio, consentendo un migliore impiego delle risorse e, di conseguenza, una riduzione dei costi a carico dell'azienda.

Lo spostamento di tutte le partenze dei mezzi del trasporto postale presso il ripetuto CMP di Lamezia, infatti, ha reso possibile la razionalizzazione dello smistamento della corrispondenza, nonché il miglioramento

del servizio di consegna e di raccolta presso gli uffici postali, riducendo il rischio del verificarsi di disguidi e disservizi.

Per quanto attiene al personale Poste italiane ha precisato che, dei 16 autisti prima applicati presso il *transit point* di Catanzaro, 13 sono stati collocati presso il CMP di Lamezia da cui il centro di Catanzaro dipende funzionalmente e gerarchicamente, mentre gli altri 3 hanno mantenuto l'applicazione presso l'ufficio di recapito di Catanzaro dove sono stati utilizzati per istituire nuovi «viaggetti», ossia i servizi che provvedono al rifornimento di corrispondenza ai portalettere lungo l'itinerario di consegna.

Per altre 9 unità applicate ai servizi di ricevimento/invio del *transit point* in parola – ha concluso la società Poste – è in corso la definizione di un piano di ricollocazione degli interessati nel rispetto delle mansioni dagli stessi svolte.

Il Ministro delle comunicazioni
Gasparri

(3 giugno 2004)

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

la città di Mugnano di Napoli è estremamente popolata e mostra segni di grande vitalità socio-economica, tali da richiedere un adeguato e capillare servizio postale;

la gamma e l'importanza dei servizi postali si sono andate ampliando grazie all'azione del Governo;

a fronte però degli otto sportelli previsti nell'ufficio di Mugnano soltanto due restano operativamente aperti al pubblico;

tale assurda penalizzazione degli utenti ingolfa di lavoro l'ufficio medesimo e causa gravi danni alla gestione degli affari dei cittadini di Mugnano e, in generale, limita la possibilità di fruire dei servizi postali entro *standard* accettabili nel XXI secolo,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo per raddoppiare il numero degli sportelli aperti al pubblico e per ridurre, entro tempi di attesa di mezz'ora, le incredibili code ed il disagio conseguente.

(4-06503)

(31 marzo 2004)

Risposta. – Al riguardo si ritiene opportuno precisare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, la gestione aziendale rientra nella competenza degli organi statutari della società.

Il Ministero delle comunicazioni – quale Autorità nazionale di regolamentazione del settore postale – ha tra i propri compiti quello di verificare il corretto espletamento del servizio universale erogato da Poste Italiane.

Tale attività è volta ad accertare che la qualità del servizio svolto su tutto il territorio nazionale risponda ai parametri fissati dalla normativa comunitaria e nazionale, peraltro recepiti nel contratto di programma, e a adottare idonei strumenti sanzionatori nel caso in cui si dovesse verificare il mancato rispetto degli *standard* qualitativi fissati.

Ciò premesso, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane la quale, in relazione alla lamentata criticità segnalata a carico dell'ufficio postale di Mugnano di Napoli, dove «a fronte di otto sportelli previsti (...) soltanto due restano operativamente aperti al pubblico», ha comunicato quanto segue.

A far data dal 1° giugno 2003 il citato ufficio postale è stato sottoposto ad un intervento di razionalizzazione che ha sostanzialmente riequilibrato il rapporto domanda/offerta dei servizi, limitando l'apertura quotidiana dell'ufficio postale al solo turno antimeridiano con attivazione di cinque sportelli su sette.

La stessa società ha, poi, reso noto che tuttavia talune criticità si sono effettivamente registrate nell'ufficio in questione limitatamente ai giorni 13 e 14 aprile 2004 a causa di una concomitanza di fattori del tutto transitori ed eccezionali quali l'assenza per ferie regolarmente programmate di due unità e l'assenza per malattia di altre due.

A completamento d'informazione la concessionaria ha precisato che, in entrambe le giornate, ha sopperito a tali criticità attivando, con il restante personale, tre postazioni operative.

La medesima società ha, infine, partecipato che a meno di due chilometri, e precisamente nel limitrofo comune di Mileto, il 16 aprile 2004 è stato istituito un nuovo ufficio postale, realizzato secondo il modello di *lay-out* aziendale, dotato di sei sportelli operativi, in grado di rispondere alle esigenze della clientela del bacino territoriale in argomento.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(3 giugno 2004)

LONGHI. – *Al Ministro della salute*. – Premesso:

che in data 16 aprile 2002 lo scrivente aveva presentato un'interrogazione a risposta scritta sulle vicende del poliambulatorio Pammatone di Genova, della quale si sollecita la risposta, vista la reazione che l'assessore alla sanità della regione Liguria ha avuto, dichiarando alla stampa tra l'altro che le notizie ivi riportate erano «calunnie dei soliti comunisti»;

che altre rilevanti anomalie sono venute alla luce relativamente all'operazione patrimoniale sullo stesso poliambulatorio, gestita dall'Ospedale S. Martino, con l'avallo dello stesso Assessore,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che l'Assessore alla sanità della regione Liguria abbia visitato il Poliambulatorio nel gennaio 2001 e quindi prima che il S. Martino facesse un bando sui giornali;

se corrisponda al vero che la Società «Black Oils spa» che controlla attualmente Medicina Duemila srl ne abbia dato la scalata in tre tempi: dicembre 2000, febbraio 2001 e marzo 2001 con l'acquisizione totale;

se non si consideri strana la coincidenza che l'Azienda S. Martino abbia deliberato la procedura per il reperimento di una struttura ambulatoriale esterna in data 15 marzo 2001 e 27 marzo 2001 e quindi in coincidenza con l'acquisizione di «Medicina Duemila» da parte della «Black Oils spa»;

se al Ministro in indirizzo non risulti che in data 30 settembre 2001 (giorno precedente all'attivazione del contratto tra S. Martino e «Medicina Duemila») siano stati licenziati in tronco il direttore generale, il direttore sanitario, tre impiegati ed un addetto alle pulizie e se ritenga che questo sia il modo in cui la regione Liguria garantisca l'occupazione;

se il Ministro in indirizzo consideri regolare il licenziamento di un direttore sanitario che custodisce le cartelle cliniche dei pazienti senza che questi possa passare le consegne al nuovo direttore sanitario;

se sia vero che attualmente «Medicina Duemila» sia priva di un direttore sanitario;

se il Ministro in indirizzo ritenga che possa rimanere aperta una struttura sanitaria senza direttore sanitario;

se si ritenga normale che il colosso S. Martino si affidi a «Medicina Duemila» per l'attività sanitaria;

se sia vero che non esista autorizzazione sanitaria per: andrologia, cardiochirurgia, centro *ictus* chirurgia artroscopica ginocchio e spalla, chirurgia artroscopica piede, chirurgia toracica, chirurgia vertebrale, dermatoscopia, fisiatria, immunologia clinica, maxillo-facciale, medicina interna a indirizzo ematologico, nefrologia, neurochirurgia, neurologia, neurotraumatologia, odontostomatologia, pneumologia, proctologia, visite internistiche, radiologia, risonanza magnetica per arti, *day surgery*;

se sia vero che la richiesta di estensione dell'autorizzazione sanitaria ai sensi degli articoli 2, 3, 4, 5, della legge regionale 30 luglio 1999, n. 20, e del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1997 sia stata inoltrata da «Medicina Duemila» al comune di Genova soltanto il 15 marzo 2002 e che il comune abbia risposto il 4 aprile 2002 richiedendo una serie di documenti ed in particolare la designazione di un direttore tecnico (sanitario) considerato che il vecchio direttore era stato licenziato;

se esista un atto preliminare (calcoli di convenienza economica, piani d'impresa e studi di fattibilità) che ha condotto l'azienda S. Martino alla scelta operativa di attivare servizi sanitari esterni all'Azienda, nonché all'individuazione dei siti cittadini idonei;

se sia vero che l'immobile di viale Brigate Partigiane 14/1 risulti di categoria catastale a/10 corrispondente a locali uso «uffici e studi privati»,

mentre il codice corretto dovrebbe essere «B/2, case di cura ed ospedali senza fine di lucro» ovvero «D/4 – case di cura ed ospedali con fini di lucro»;

se sia vero che il S. Martino non abbia ancora acquisito il certificato di «destinazione d'uso» e quindi non esista la legittima utilizzazione dell'immobile per uso Poliambulatorio;

se si ritenga possibile che i Vigili del Fuoco abbiano emesso certificazione di prevenzione incendi per attività specifica di Poliambulatorio e sale operatorie in *day surgey,* visto che la struttura è inserita in un palazzo e pertanto occorrerebbe predisporre il progetto di prevenzione incendi per tutto l'edificio;

se sia vero che esista il problema oggettivo della centralina dei gas medicali (costituita da rampe di bombole di ossigeno, aria e gas anestetico), che è posta nel cortile posteriore dell'edificio, non confinata da setti di cemento armato e a distanza inferiore a 15 metri dalle altre strutture;

se sia vero che il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1997 che fa riferimento al decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1986 e al decreto ministeriale 5 agosto 1987 preveda che le superfici minimali delle sale operatorie siano 36 mq per chirurgia generale e 30 mq per specialità chirurgiche mentre le due sale operatorie presenti al «Pammatone» raggiungono a malapena i 30 mq complessivi e non sono dotate di flussi pulito/sporco indipendenti;

se si ritenga regolare che la AUSL n. 3 voglia concentrare tutti gli ambulatori siti a Sestri, Sampierdarena e Principe in un unico edificio creando disagi ai cittadini del Ponente genovese e che invece il S. Martino si decentri;

se risponda al vero che la «Black Oils S.p.A. abbia avuto rapporti di affari prima con la Ditta Romeo Biasotti e poi con la Eredi Romeo Biasotti;

se risponda al vero che la «Black Oils S.p.A.» o una sua controllata (la OPAM Oils S.p.A.) abbia finanziato la campagna elettore del Presidente della Regione Liguria;

se risponda al vero che la «Black Oils S.p.A.» o una sua controllata abbia finanziato la cena al «Mako» di Corso Italia dove si festeggiava la vittoria elettorale dell'attuale Presidente della Giunta Regionale;

se sia vero che la «Black Oils S.p.A.» o una sua controllata fosse tra gli *sponsor* della cena offerta dalla Regione il 19 dicembre 2000 alle «Cisterne» del Ducale per festeggiare i trenta anni della Regione Liguria.

(4-02178)

(15 maggio 2002)

Risposta. – Per effetto della disciplina normativa contenuta nella legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, recante «Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione», il Ministero della salute non

ha oggi alcun potere di tipo organizzativo e gestionale nei riguardi dei servizi sanitari regionali.

Pertanto, si risponde ai quesiti contenuti nell'atto parlamentare in esame, sulla base degli indispensabili elementi acquisiti dalle competenti Autorità sanitarie della Regione Liguria, per il tramite della Prefettura - Ufficio territoriale del Governo di Genova.

L'Azienda ospedaliera «Ospedale San Martino di Genova e Cliniche Universitarie convenzionate» ha segnalato che per reperire all'esterno delle proprie strutture alcuni spazi da adibire a poliambulatorio specialistico si è orientata principalmente a:

decongestionare l'area di ricovero ospedaliero, con conseguente miglioramento qualitativo del *comfort* alberghiero offerto ai pazienti degenti;

procedere ad una separazione fra l'attività specialistica ambulatoriale, a favore degli utenti interni (ricoverati), rispetto agli utenti esterni, con conseguente riduzione dei tempi di attesa delle agende ambulatoriali e dei tempi di esecuzione delle prestazioni, poiché il degente ricoverato ha la precedenza sull'utente esterno (con evidente dilatazione dei tempi di esecuzione);

offirire ai cittadini un'ampia gamma di prestazioni specialistiche ambulatoriali, diagnostiche e di *day surgery* nel centro della città, in un contesto strutturale e tecnologico di alto livello qualitativo;

concentrare in una sola struttura, seppur con gradualità, in base ai volumi ed agli spazi, l'attività ambulatoriale, svolta in regime libero-professionale, esercitata in spazi promiscui dell'Azienda. Fra gli impegni dei Direttori generali delle Aziende sanitarie rientra, infatti, quello di individuare e potenziare un'area da dedicare all'attività libero-professionale intramuraria, al fine di ricondurre all'interno dell'Azienda tutta l'attività esercitata nelle varie tipologie previste dall'Atto di indirizzo sulla libera professione;

risparmiare rilevanti interventi di adeguamento strutturale e tecnologico, richiesti dalla normativa nazionale e regionale ai fini dell'autorizzazione e dell'accreditamento istituzionale dei presidi sanitari e socio-sanitari, rilevando una struttura già regolarmente autorizzata e rispondente ai requisiti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1997.

Con riguardo ai quesiti posti dall'interrogazione in esame è stato precisato che al piano 11° del Padiglione Monoblocco (dove transitoriamente erano stati ricavati alcuni ambulatori per la libera professione ambulatoriale, peraltro in numero non sufficiente) l'Azienda ospedaliera citata ha in corso di attivazione la cosiddetta «Casa di salute» per attività di ricovero in regime libero-professionale intramurario, come previsto dalla vigente normativa in materia.

L'Azienda, prima di definire un accordo contrattuale con la Società «Medicina 2000» per la struttura poliambulatoriale in questione, ha ritenuto opportuno effettuare una verifica dell'eventuale offerta di strutture si-

milari, ubicate nell'area territoriale di interesse, allo scopo di avere la massima garanzia in vista della soluzione più vantaggiosa: all'annuncio pubblicato su alcuni quotidiani di Genova non ha risposto nessuna società, salvo «Medicina 2000».

Il valore dei beni mobili ed impiantistici oggetto del contratto di locazione viene dettagliato nel contratto medesimo e nelle integrazioni del canone, derivanti da concordate implementazioni tecnologiche e calcolate sulla percentuale di ammortamento dei beni e su una percentuale, a soddisfazione degli oneri e dell'utile di impresa.

Dopo il 31 luglio 2006, in caso di rinnovo contrattuale, le condizioni economiche saranno rinegoziate sulla base dei valori dei beni mobili ed impiantistici.

Il meccanismo di calcolo per le integrazioni del canone di locazione è stato applicato anche per i cespiti inseriti nel contratto iniziale.

Si è ritenuto preferibile reperire una struttura già autorizzata all'esercizio dell'attività sanitaria ambulatoriale, ed in possesso dei requisiti di cui al decreto presidenziale citato. Si fa riferimento all'elenco delle attrezzature di «Medicina 2000» allocate nel Poliambulatorio.

Il valore delle attrezzature, installate dopo la stipula del contratto, non ha concorso a formare l'importo del canone iniziale.

Il Poliambulatorio è stato autorizzato all'esercizio dell'attività sanitaria dal Comune di Genova che, attraverso i competenti organi, ha verificato il rispetto della legge regionale 30 luglio 1999, n.20.

La tipologia di attività di *day surgery* – peraltro non ancora avviata – non prevede la necessità che un paziente debba passare la notte in osservazione; è in corso, tuttavia, la installazione di un montalettighe.

L'Azienda ospedaliera ha ricompreso, senza alcun onere aggiuntivo, la struttura ambulatoriale nell'ambito delle coperture assicurative aziendali.

In particolare, l'immobile è garantito dal rischio incendio dalla polizza incendio, stipulata per l'intero ospedale, ed il complesso dei beni viene garantito dalla Polizza «All risks» aziendale, secondo i massimali stabiliti nelle condizioni assicurative generali dell'Ospedale.

La Prefettura di Genova riferisce, inoltre, che il Presidente della Giunta regionale della Liguria ha precisato di avere acquistato dalla OPAM Oils s.p.a. insignificanti quantità di gasolio nell'ambito della sua precedente attività di imprenditore del settore dell'autotrasporto.

Il Presidente ha anche comunicato di aver ricevuto in campagna elettorale un modesto contributo di pochi milioni di vecchie lire, regolarmente registrato e devoluto in beneficenza.

Il Sottosegretario di Stato per la salute

CURSI

(3 giugno 2004)

LONGHI. – *Al Ministro della salute*. – Premesso che:

il dottor Maurizio Valentini ha un curriculum prestigioso costituito da titoli accademici, di carriera, di attività scientifiche, di ricerca e cliniche e che per questo, quando era Primario della Divisione di gastroenterologia ed endoscopia gestita dall'IRCCS Centro di Riferimento Oncologico di Aviano è stato richiesto dall'Ospedale di «San Martino» di Genova, dove dal 1° dicembre 1999 ha assunto la direzione della Unità Operativa Complessa di gastroenterologia dell'Azienda Ospedaliera «Ospedale San Martino» di Genova e Cliniche universitarie e Cliniche universitarie convenzionate;

l'Unità operativa constava inizialmente di un reparto con 20 posti letto di degenza, due dei quali destinati al day-hospital (successivamente ridotti a 15+1 nell'ambito del programma aziendale di riduzione globale dei posti letto ospedalieri) e di un ambulatorio specialistico comprensivo di un servizio di fisiopatologia ed endoscopia digestiva. La dotazione organica dell'Unità operativa era di un Dirigente medico di 2° livello (Direttore) e di 6 Dirigenti medici di 1° livello. L'Unità operativa di gastroenterologia fa parte del Dipartimento dei trapianti d'organo. L'attività clinica è quindi rivolta prevalentemente alla patologia del fegato con particolare riguardo ai pazienti in studio o in lista d'attesa per trapianto di fegato o con problematiche correlate al trapianto;

dalla primavera del 2001 è stato scorporato il reparto di endoscopia digestiva, con riduzione di 2 dirigenti medici e trasferimento del servizio ad altro Dipartimento;

dall'inizio del 2003, nell'ambito di una «rimodulazione organizzativa» la ricettività dei degenti dell'Unità operativa complessa di gastroenterologia veniva ridotta a 7 posti letto (6 di degenza e 1 di day-hospital) con assegnazione di 4+1 posti letto ad una Unità operativa semplice di valenza dipartimentale a responsabilità del dottor Gianni Testino, ex collaboratore del dottor Valentini, e 4 posti letto ad una Unità operativa semplice di endoscopia digestiva afferente al Dipartimento di emergenza a responsabilità della dottoressa Maria Caterina Parodi, con relativa riduzione della pianta organica della Unità Operativa complessa del dottor Valentini a soli tre medici (1 primario e 2 dirigenti medici) e successiva ulteriore riduzione per alcuni mesi al solo primario rispettivamente per pensionamento e malattia invalidante dei 2 dirigenti, con temporanea assegnazione successiva di un medico peraltro non gastroenterologo, ma specialista in altra disciplina;

dal 16 ottobre 2003 il dottor Valentini ha rassegnato le proprie dimissioni dall'azienda ospedaliera «San Martino» di Genova,

si chiede di sapere:

se sia vero che la decisione di scorporare l'endoscopia digestiva dalla Gastroenterologia e di affidarla alla dott.ssa Maria Caterina Parodi, responsabile della Unità operativa semplice, dal febbraio 2001, sia stata imposta dall'alto e quindi senza essere concordata o supportata da delibere;

se sia vero che non sono ancora attivi al «San Martino» di Genova né un servizio di endoscopia d'urgenza sulle 24 ore, né di diagnostica e terapie delle vie biliari e del pancreas, il che costringe i pazienti ad essere inviati ad altri nosocomi, mentre il dottor Valentini, come emerge dal suo curriculum, poteva vantare una pluridecennale esperienza in questi ambiti e, nonostante avesse presentato e discusso con i responsabili dell'azienda l'organizzazione di tali servizi, non è mai stato posto in grado di mettere a frutto la propria professionalità in ambito endoscopico;

se sia vero che il 9 gennaio 2003 sono stati più che dimezzati i posti letto dell'unità operativa complessa diretta dal dott. Valentini creando altri due mini reparti (Unità Operative Semplici) in assenza di atti deliberativi ufficiali che dimostrino le reali motivazioni;

se corrispondano al vero le voci per cui, da quando in Regione Liguria si è insediata una giunta di centro-destra, al dottor Valentini non sarebbe stato rinnovato l'incarico avuto nel 1999;

se sia vero che, non potendo intaccare la competenza e la professionalità del dott. Valentini, siano state prese delle iniziative tendenti a svuotare di competenze e mansioni il dott. Valentini, in modo da indurlo a rassegnare le proprie dimissioni volontarie a tutela della propria reputazione personale e professionale;

se sia vero che il direttore generale dell'Azienda ospedaliera «San Martino» di Genova ha rilasciato delle dichiarazioni riportate dal giornale «La Repubblica - Il Lavoro» - Cronaca di Genova del 26 ottobre 2003 in cui venivano anticipati i risultati di una verifica negativa dell'operato del dottor Valentini mai fatta e che, anche fosse stata fatta, non rispettava le modalità previste dalla legge ed in particolare senza che il dottor Valentini ne fosse al corrente e potesse far valere il proprio diritto sancito dalla legge di replica e di difesa;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che le iniziative intraprese nei confronti del dottor Valentini rappresentino una vera azione di *mobbing;*

se sia vero che la dott.ssa Maria Caterina Parodi sia la figlia dell'ex presidente dell'Ordine dei medici ed attuale deputato di Forza Italia;

se sia vero che il dott. Gianni Testino sia amico di un ex senatore ed attuale deputato di Alleanza Nazionale eletto in Liguria.

(4-05511)

(29 ottobre 2003)

Risposta. – In merito alla questione segnalata nell'interrogazione parlamentare in esame, la Prefettura – Ufficio territoriale del Governo di Genova ha provveduto ad acquisire elementi di conoscenza presso le competenti Autorità sanitarie della Regione Liguria.

Riguardo al quesito, concernente le motivazioni relative alle decisione di scorporare, dalla Unità operativa complessa di gastroenterologia dell'azienda ospedaliera «San Martino» di Genova, il reparto di endoscopia digestiva, l'Assessore alla Salute ha precisato «che lo scorporo della

struttura semplice endoscopia digestiva gastroenterologica da gastroenterologia e il suo affidamento alla dott.ssa Maria Cristina Parodi è stata disposta, per iniziativa della Direzione aziendale, con deliberazione n. 1118/2001.

In merito alle ragioni della mancata attivazione di alcune strutture sanitarie presso l'Ospedale «San Martino», l'Assessore competente ha segnalato che il servizio di endoscopia d'urgenza è stato progettato in contiguità con il Pronto Soccorso.

La realizzazione del medesimo, compresa nel cosiddetto «terzo lotto» del cantiere DEA, avrà materialmente inizio nei prossimi mesi.

Il «fermo lavori» che ha interessato il cantiere in questione è dipeso dal fallimento dell'impresa «GEPCO», aggiudicataria dei relativi lavori, e non è, quindi, imputabile all'azienda ospedaliera.

Per quanto concerne il pieno funzionamento del servizio di diagnostica e terapia delle vie biliari e del pancreas, l'Assessore alla salute ha precisato che esso è funzionalmente collegato, in modo assai stretto, al rinnovo complessivo delle infrastrutture serventi la radiologia interventistica del nosocomio, la cui realizzazione è stata di recente aggiudicata mediante apposita gara.

In ordine al punto relativo all'asserita diminuzione dei posti letto dell'U.O. diretta dal Prof. Valentini, è stato riferito che le strutture semplici in questione sono state formalmente istituite con provvedimenti della direzione aziendale, in particolare con le deliberazioni n. 1118/2001 e n. 1045/2003.

Con riguardo alle ragioni del mancato rinnovo dell'incarico assegnato al prof. Valentini nel 1999, infine, è stato comunicato che «quando il medesimo rassegnò le proprie volontarie dimissioni, la Direzione aziendale non aveva ancora adottato alcun provvedimento riguardante l'incarico attribuito allo stesso per mancato completamento, a quella data, del termine quinquennale di conferimento.

Il Sottosegretario di Stato per la salute
CURSI

(7 giugno 2004)

LONGHI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

nell'ottobre 2003 lo scrivente ha presentato l'interrogazione 4-05511, ancora priva di risposta, dove si chiedeva se vi fosse stata azione di *mobbing* nei confronti del primario di gastroenterologia dell'Ospedale San Martino di Genova, prof. Valentini;

in data 13 novembre 2003 lo scrivente ha presentato altresì l'interrogazione 4-05628, ancora priva di risposta, circa la disparità di trattamento riservato, da parte delle strutture sanitarie liguri, a due barellieri del «San Martino», licenziati per essersi allontanati dal posto di lavoro dopo la timbratura del cartellino, rispetto al trattamento più favorevole riservato ad altri dipendenti, tra i quali il dott. Toccafondi, inquisito per i

fatti del G8 del 2001 e per la morte di una detenuta del carcere di Pontedecimo;

dal gennaio 2001 il coordinamento infermieristico dell'U.O. Medicina d'Urgenza dell'Ospedale San Martino era stato assegnato alla sig.ra Michelina Mosca, in sostituzione della precedente coordinatrice, trasferita al poliambulatorio «Pammatone» in quanto accusata di essersi appropriata di oggetti di valore di proprietà di malati e pertanto denunciata per peculato;

il 21 gennaio 2003 alla sig.ra Mosca veniva comunicato il trasferimento, a decorrere dal giorno immediatamente successivo, ad altro reparto, a causa di una presunta riorganizzazione che permetteva il rientro della precedente coordinatrice già allontanata due anni prima in una U.O. dell'ospedale;

il 22 gennaio, il 5 marzo e il 4 aprile del 2003, sono state effettuate ripetute ispezioni ad avviso dell'interrogante con apparente intento persecutorio a carico della sig.ra Mosca, a seguito delle quali sono state mosse alla stessa contestazioni disciplinari per violazione intenzionale dei doveri, di gravità tale da non consentire la prosecuzione neppure provvisoria del rapporto di lavoro, per cui si ipotizza la punibilità con sanzione disciplinare consistente nel licenziamento senza preavviso;

in tutti e tre i casi la sig.ra Mosca ha fatto ricorso al Collegio arbitrale di disciplina, che ha disposto nei primi due casi, in luogo del licenziamento, una sospensione di pochi giorni dal lavoro e dalla retribuzione, contro cui l'interessata ha comunque fatto ricorso al Tribunale civile di Genova, e nell'ultimo caso ha prosciolto la dipendente dagli addebiti, annullando la sanzione comminatale;

il giorno 8 luglio 2003 la sig.ra Mosca ha presentato un esposto contro l'Azienda Ospedaliera «Ospedale San Martino» affinché si prendano provvedimenti per l'attività di *mobbing* compiuta ai suoi danni,

si chiede di sapere se:

la coordinatrice dell'U.O. Medicina d'Urgenza, accusata di peculato, sia rientrata in una U.O. dell'ospedale perché prosciolta dalle accuse a lei addebitate o per qualche altro motivo;

sulla base delle esposte premesse, si ravvisi che la regione Liguria attui una disparità di trattamento nei confronti dei dipendenti sottoposti ad indagine da parte della autorità giudiziaria;

appaiano legittime le molteplici ispezioni a carico della sig.ra Mosca e le conseguenti sanzioni disciplinari comminate in un breve lasso di tempo;

sia ravvisabile una condotta «mobbizzante» nei confronti della sig.ra Mosca e di altri dipendenti del «San Martino», e quali provvedimenti si intenda adottare in caso di risposta affermativa.

(4-05803)

(16 dicembre 2003)

Risposta. – La Prefettura – Ufficio territoriale del Governo di Genova ha comunicato che il Direttore generale dell'azienda ospedaliera «San Martino», in riferimento alla questione del rientro in servizio della coordinatrice dell'U.O. Medicina d'Urgenza, prosciolta dall'accusa di peculato, ha fatto presente che «nei confronti dell'interessata è stato avviato un procedimento disciplinare, peraltro sospeso fino al passaggio in giudicato della sentenza relativa al giudizio penale, in base all'art. 30, c. 8, del contratto collettivo nazionale di lavoro del Comparto Sanità.

La predetta continuerà, pertanto, a prestare servizio fino alla conclusione di entrambi i procedimenti».

In considerazione del fatto che ai propri dipendenti, sottoposti a indagine giudiziaria, viene applicata la normativa contrattuale, il Direttore generale ha escluso ogni sorta di trattamento discriminatorio nei confronti della persona, citata nell'interrogazione in esame, e di altri dipendenti, oggetto di indagini.

In merito alle ispezioni disposte dall'Azienda nei riguardi della dipendente, è stato precisato che esse e i conseguenti procedimenti disciplinari sono scaturiti da obiettive disfunzioni organizzative e gestionali, acclarate nell'ambito di una riorganizzazione del Dipartimento di emergenza, compiuta dall'azienda nei primi mesi del 2003.

Poiché le ispezioni sono state disposte dalla Direzione sanitaria nel quadro di un vasto programma di riorganizzazione dell'attività di un Dipartimento aziendale, è da escludere che esse possano considerarsi come condotta di *mobbing* ai danni della persona in questione.

Il Sottosegretario di Stato per la salute
Cursi

(7 giugno 2004)

LONGHI – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Considerato che:

esiste da tempo un progetto di porticciolo turistico e riassetto urbanistico dell'area della Marina di Genova Sestri, concordato fra l'impresa "Porto Turistico Camillo Luglio" e le dodici Associazioni nautiche già presenti nell'area;

il progetto prevede la sistemazione in appositi spazi delle sedi e delle imbarcazioni delle dodici associazioni per un totale di 1.000 posti barca per la nautica sociale oltre ad altri circa 1.000 posti barca da vendere al mercato libero;

contrariamente agli accordi stipulati e firmati l'impresa costruttrice pretende di modificare le fasi di realizzazione dell'opera dando priorità alla edificazione di volumi abitativi e commerciali senza realizzare prioritariamente le opere a mare, propedeutiche alla sicurezza, al posto delle attuali sedi sociali della "Lega Navale Italiana", "Canottieri sampierdarenesi» ed altri, che si troverebbero così nell'impossibilità di continuare le

attività sociali a favore soprattutto dei ragazzi delle scuole dell'obbligo della Circoscrizione,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda prendere il Ministro in indirizzo per garantire il rispetto degli accordi presi tra Impresa e Associazioni;

se intenda attivarsi presso la Regione Liguria che è intenzionata a finanziare parzialmente l'operazione perché possa esercitare una funzione positiva a salvaguardia della nautica sociale;

se risulti che l'impresa "Porto turistico Camillo Luglio" intenda realizzare soltanto il borgo abitativo rinunciando alle opere di sicurezza in mare.

(4-06144)

(17 febbraio 2004)

Risposta. – In merito alle problematiche evidenziate con l'interrogazione indicata in oggetto, si rappresenta che questa Amministrazione risulta estranea agli accordi tra i privati quali sono quelli rappresentati nell'atto in parola.

Si fa altresì presente che, a seguito della sentenza n. 511/2002 della Corte costituzionale, in Liguria le funzioni amministrative in ordine alle concessioni demaniali marittime sono esercitate dalla Regione/Enti locali ovvero dalle Autorità portuali con l'esclusione, al momento, di ogni residua competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti salvo per quanto concerne l'approvigionamento delle fonti di energia.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Tassone

(1° giugno 2004)

LONGHI. – *Ai Ministri della giustizia, della salute e del lavoro e delle politiche sociali*- – Premesso che:

nel giugno 2003 la Commissione centrale per gli esercenti le professioni sanitarie - di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 13 settembre 1946, n. 233 - ha esaminato una segnalazione per la condanna emessa dal Tribunale di Napoli nei confronti del Presidente dell'Ordine dei medici e degli Odontoiatri di Napoli nonché Presidente del Comitato Centrale della Federazione Nazionale degli Ordini dei medici chirurghi e degli odontoiatri e membro del Consiglio d'amministrazione della Fondazione ENPAM;

attualmente nessun provvedimento sembra sia stato preso nei confronti del Prof. Giuseppe Del Barone nonostante quanto previsto dal decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

lo stesso Statuto della Fondazione ENPAM, all'articolo 15, stabilisce le condizioni di ineleggibilità e di decadenza dalle cariche per chi ha

riportato condanne o sanzioni sostitutive per delitti contro il patrimonio, per delitti contro la fede pubblica o contro l'economia pubblica,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti siano stati presi da parte della Commissione centrale per gli esercenti le professioni sanitarie;

quali iniziative si intenda adottare per risolvere la questione esposta al fine di ridare dignità all'intera categoria medica italiana.

(4-06145)

(17 febbraio 2004)

Risposta. – In merito alla questione rappresentata nell'atto ispettivo in esame si risponde a seguito di delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

In data 26 giugno 2003 alla Commissione centrale per gli esercenti le professioni sanitarie, organo giurisdizionale istituito con decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato 13.9.46, n. 233, presso il Ministero della salute, competente ad esercitare l'azione disciplinare nei confronti dei componenti il Comitato centrale della Federazione nazionale degli ordini dei medici chirurghi e degli odontoiatri, è pervenuta un'informativa del prof. Giuseppe Del Barone, in merito alla condanna a suo carico emessa dal Tribunale di Napoli, con la quale venivano forniti elementi relativi al procedimento penale pendente.

Dopo le necessarie valutazioni, il Presidente della Commissione, Dott. Giancarlo Coraggio, disponeva l'audizione del medico suddetto, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera *b)* del decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato 13 settembre 1946, n. 233; in data 17 ottobre 2003, il prof. Del Barone confermava l'avvenuta condanna in primo grado, esprimendo il convincimento della propria non colpevolezza e la propria fiducia nel positivo esito dell'appello proposto.

In pari data, la Commissione citata – preso atto della comunicazione del prof. Del Barone – rilevava che in una precedente seduta, tenutasi il 25 ottobre 1996, era stata deliberata, per gli stessi fatti, l'apertura e la contestuale sospensione di un procedimento disciplinare nei confronti del sanitario, in attesa di conoscere l'esito definitivo del giudizio penale.

L'organo giurisdizionale, pertanto, si è riservato ogni decisione, fino al passaggio in giudicato della sentenza in questione.

Il Sottosegretario di Stato per la salute
Cursi

(3 giugno 2004)

MALABARBA. – *Al Ministro dell'istruzione dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

i lavoratori della Cooperativa Creativamente a.r.l. impiegati nel I e II Circolo didattico della città di Ferentino (54 lavoratori di cui una

trentina ex lavoratori di pubblica utilità (LPU) stabilizzati attraverso la esternalizzazione dei servizi di pulizia delle scuole nel dicembre '99, cioè poco prima del passaggio di competenza delle scuole materne e elementari dall'ente locale Comune di Ferentino) a tutt'oggi sono in attesa della retribuzione relativa ai mesi di novembre 2001 e dicembre 2001 e della 13º mensilità del 2001, che in base al contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) (Imprese di pulizia, maggio 2001) doveva essere percepita entro il 20 dicembre. Incresciosi ed analoghi ritardi si verificano ormai sistematicamente: ciò è, infatti, avvenuto per quel che concerne le retribuzioni del mese di gennaio 2001 (percepita a fine marzo), febbraio (percepita a fine marzo), agosto (percepita a fine ottobre) settembre (percepita a fine ottobre) e ottobre (percepita a fine novembre);

la situazione è determinata da un vizio d'origine iniziale e da una serie di problemi successivi: l'appalto di pulizia stipulato con il Comune nel dicembre '99 da un lato liberava l'utilizzo degli LPU come bidelli nelle scuole comunali, dall'altro, grazie alla stabilizzazione, cedeva un servizio senza gara d'appalto, facendo assumere una ventina di lavoratori non LPU, il tutto praticamente senza alcun esborso;

i lavoratori venivano assunti *part-time* a 20 ore, ma, grazie alle pressioni dell'organizzazione sindacale S.in.Cobas, l'assunzione avveniva a tempo indeterminato e non come soci; inoltre si otteneva un inquadramento contrattuale al vecchio 4º livello (oggi III). Il Ministero, che pure aveva manifestato la disponibilità a recepire le convenzioni di appalto comunali accollandosene gli oneri al momento del passaggio di competenze delle scuole da enti locali a Ministero (cioè dal 1 gennaio 2000), aveva tuttavia stabilito che avrebbe recepito esclusivamente quelle convenzioni stipulate almeno sei mesi prima del passaggio di competenze. Palesemente dunque non si era nella norma, ma con qualche «interessamento» si giunse ad un compromesso (il sindaco di Ferentino di allora era ed è ancora anche il Presidente dell'amministrazione provinciale, Francesco Scalia). Il Ministero recepiva la convenzione – escludendo però il servizio di scodellamento mensa che restava a carico del comune – ma solo per un anno e non – come dal contratto d'appalto e come richiesto dalle norme sulla stabilizzazione degli ex LPU – per 5 anni;

da allora ad ogni scadenza segue una proroga dei contratti, ormai di 6 mesi in 6 mesi. I ritardi nei pagamenti subiti dai lavoratori sono diventati cronici, dato che ad ogni proroga non corrispondeva l'immediata messa a disposizione dei fondi del Provveditorato di Frosinone. In più, nel 2001 si è giunti, con la sigla della Convenzione quadro del 07 giugno 2001 tra Ministero dell'istruzione e quattro consorzi di cooperative (CICLAT, CNS, MANITAL, MILES), alla stabilizzazione di 17.000 LPU avvenuta con la privatizzazione dei servizi di pulizia. Questa spartizione in quattro dell'Italia avviene con l'assunzione a tempo indeterminato, contratto *part-time* a 30 ore e inquadramento al II livello del CCNL delle Imprese di pulizia del maggio 2001,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire urgentemente perché sia garantita la messa a disposizione dei fondi per assicurare la regolarità degli stipendi, che altrimenti rischia di essere compromessa anche per i prossimi mesi;

se corrisponda al vero che il Ministero della pubblica istruzione sia in debito, con fatture non pagate per l'ammontare di 260 milioni, con la Cooperativa «Creativamente» di Ferentino;

quali misure intenda intraprendere per tutelare i lavoratori delle «cooperative minori», come quelli di Ferentino, a fronte dell'ingresso di grandi consorzi nel settore delle pulizie e – data la coincidenza della scadenza dei contratti con la fine dell'anno scolastico- del rischio di un periodo di «buco» prima del rinnovo degli appalti;

se non ritenga di utilizzare una «clausola sociale» per garantire a tutti i lavoratori un parametro contrattuale omogeneo per le mansioni svolte, poiché in questo caso si tratta di personale inquadrato al 3º e non al 2º livello.

(4-01230)

(22 gennaio 2002)

Risposta. – Si fa riferimento alla interrogazione parlamentare indicata in oggetto, relativa al pagamento delle spettanze arretrate ai lavoratori di pubblica utilità stabilizzati dalla società cooperativa «Creativamente» di Ferentino, che espleta i servizi di pulizia nel 1º e 2º Circolo didattico di Ferentino.

Al riguardo, si comunica che alla suddetta società cooperatìva sono state liquidate tutte le somme spettanti alla data del 31.12.2003.

Si comunica, altresì, che l'Ufficio II di Ragioneria della Direzione generale regionale per il Lazio, in data 25.2.2004, ha assegnato al Centro servizi Amministrativi di Frosinone l'ulteriore somma richiesta dallo stesso C.S.A., di 13.984,47 Euro riguardante l'adeguamento contrattuale degli importi.

Inoltre, per completezza, si fa presente che, per consentire alle istituzioni scolastiche l'affidamento, nell'anno 2004, delle attività in base ai contratti stipulati ai sensi del comma 31 dell'art. 78 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, concernente la stabilizzazione dell'occupazione dei soggetti impegnati in progetti di lavoro socialmente utili presso gli istituti scolastici, la legge 24.12.2003, n. 350 (finanziaria 2004), all'art. 3, comma 93, ha autorizzato la spesa complessiva di 375 milioni di euro.

Ciò a conferma dell'impegno di questo Governo per far fronte alla pesante eredità lasciata dal precedente Governo, in particolare, per quanto riguarda il personale amministrativo, tecnico e ausiliario delle scuole (personale ATA). L'articolo 8 della legge 3 maggio 1999, n. 124, ha previsto, infatti, il trasferimento nei ruoli dello Stato del personale ATA dipendente dagli enti locali, senza oneri per lo Stato. Come è noto, per effetto della stessa legge n. 124/1999 sono stati trasferiti allo Stato, sempre senza pre-

visione di oneri, anche i contratti stipulati dagli enti locali per l'affidamento dei servizi di pulizia nelle scuole.

Ciò ha comportato un onere rilevantissimo, non previsto e non coperto dalla legge n. 124/1999.

Il maggiore onere, per quanto riguarda il subentro di questo Ministero negli appalti storici stipulati dagli enti locali per il servizio di pulizia delle scuole, è stato di 158 milioni di euro nel 2000, 121 nel 2001 e 88 dal 2002 in poi, per un totale di 543 milioni di euro a tutto il 2004. Oltre a questo vi è un ulteriore maggiore onere di 579 milioni di euro annui dal 2001 in poi, pari a complessivi 2316 milioni di euro a tutto il 2004, per quanto concerne l'incremento di organico conseguente all'applicazione della menzionata legge n. 124/1999.

Inoltre vanno aggiunti oneri derivanti dalla stabilizzazione dei lavoratori impegnati in progetti socialmente utili presso gli istituti scolastici statali, ai sensi dell'art. 78 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001), per i quali lo stesso art. 78 aveva stanziato risorse finanziarie limitatamente all'anno 2001 e all'anno 2002, mentre la convenzione quadro stipulata con quattro consorzi, in data 7 giugno 2001, antecedentemente all'insediamento di questo Governo, aveva previsto la stabilizzazione dei medesimi lavoratori fino al 30 giugno 2006. Da qui l'esigenza di recepire le risorse per le corrispondenti spese del restante periodo (gennaio 2003-giugno 2006); a ciò ha provveduto questo Governo stanziando 297 milioni di euro nella legge finanziaria 2003 e 375 milioni di euro nella legge finanziaria 2004, cui vanno aggiunti gli oneri per il 2005 e 2006, da finanziare con le prossime leggi finanziarie.

Di tali gravi problemi ereditati dal precedente Governo, questo Governo si è fatto carico ed ha provveduto a dare ad essi soluzione.

Il Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca
APREA

(16 maggio 2004)

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

la profonda riforma del trasporto pubblico locale avviata con la legge n. 59/1997 e i decreti legislativi n. 422/1997 e n. 400/1999 si è completata con la legge regionale n. 3 del 28/03/02, la quale ha introdotto disposizioni di programmazione e pianificazione dei sistemi di mobilità, di incentivazione al riassetto delle imprese con riguardo anche all'occupazione, di affidamento concorrenziale e infine di controllo della qualità e quantità dei servizi e di monitoraggio e gestione dell'intero sistema di trasporto pubblico e della mobilità,

per rendere graduale detto processo di riforma i servizi di trasporto effettuati da aziende titolari di concessioni dovranno restare validi fino all'effettiva scadenza (comunque non oltre il 31/12/03) previa sottoscrizione

di un contratto di servizio «ponte», che deve attenersi ai contenuti minimi previsti dall'articolo 30, comma 8;

alla luce di detta riforma, le aziende esercenti trasporto pubblico locale già da tempo avrebbero dovuto procedere ad un risanamento che puntasse all'efficacia e all'efficienza del servizio;

l'A.C.M.S., azienda di trasporto pubblico operante sul territorio casertano, con circa 670 dipendenti, è da tempo sottoposta ad una gestione volutamente fallimentare, che punta allo smantellamento della stessa a favore della privatizzazione del servizio di trasporto;

la condizione dell'A.C.M.S. oggi è assolutamente disastrosa: lo stato di degrado delle divisioni officine (creato dalla volontà aziendale di dismissione delle stesse a favore dell'affidamento a gestori privati) e dei depositi, causato dalla intenzionale mancanza di strumenti, pezzi di ricambio e assiemi, potrebbe mettere in discussione la sicurezza dell'esercizio, oltre a rendere completamente insufficiente il servizio espletato; nessuna garanzia vi è riguardo al pagamento degli stipendi; vi è la chiara volontà di non procedere ad un vero e reale risanamento, che punti alla massima efficienza in termini di qualità e sicurezza del servizio di trasporto nei confronti dei cittadini, consentendo la formazione di un'azienda solida e competitiva;

è stato finanziato dalla Regione Campania il piano di risanamento aziendale con delibera n. 4480 dell'11/10/02 con la quale sono stati stanziati circa 1.033.000,00 euro: un piano di risanamento mai discusso con le organizzazioni sindacali, anche perché nessuna delle organizzazioni sindacali potrebbe condividere un piano di risanamento in cui sono previste 170 unità in esubero, l'esternalizzazione di servizi e la proficua applicazione dell'art. 35 della legge finanziaria 2002;

si tratta di un piano di risanamento volto non a rendere imprenditoriale l'azienda per poter affrontare il mercato, bensì a scorporare in società separate la proprietà di rimesse, impianti e persino parco mezzi, trasformando l'azienda in pura fornitrice di manodopera, mettendo a rischio i diritti acquisiti dei lavoratori, senza tener conto dell'effetto degradante che avrebbe sul servizio e quindi sull'utenza;

le organizzazioni dei lavoratori hanno coinvolto tutti i livelli istituzionali chiedendo una rivisitazione del piano e maggiore vigilanza sull'operato dell'Amministrazione dell'A.C.M.S., riuscendo a fermare almeno per il momento il progetto di scorporo che l'Amministrazione avrebbe voluto porre in essere entro il 31/12/02 con dure azioni di lotta;

nonostante ciò l'azienda sta cercando di dare attuazione a detto piano di «non risanamento», continuando a gestire e governare non in considerazione della manodopera esistente (destinata a perdere tutti i diritti acquisiti, primo fra tutti la sicurezza occupazionale), bensì definendo l'avvio all'esternalizzazione di alcuni servizi;

la Regione Campania, organo preposto alla vigilanza sull'operato delle aziende di trasporto pubblico locale, fino ad oggi non ha adottato nessun provvedimento a riguardo, nonostante l'azienda continui ad espletare un servizio senza la stipula di nessun contratto di servizio ponte, in

quanto oggettivamente impossibilitata a rispettarne i contenuti minimi previsti dall'articolo 30, comma 8, della legge regionale n.3/2002,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare rispetto ad una situazione di questo tipo, in cui l'irresponsabile gestione mette seriamente a rischio i livelli occupazionali, non garantisce la certezza degli stipendi e inoltre effettua un servizio assolutamente inefficiente senza il rispetto nemmeno delle norme minime di sicurezza per i lavoratori e per l'utenza.

(4-03846)

(11 febbraio 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si rileva che i quesiti posti concernono la materia del trasporto pubblico locale che, a norma del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, è stata rimessa alla competenza delle Regioni c degli Enti locali cui spetta, pertanto, la disciplina e l'amministrazione del settore sia sotto il profilo programmatorio sia sotto il profilo gestionale nonché l'adozione degli eventuali provvedimenti necessari per la soluzione delle problematiche evidenziate.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(7 giugno 2004)

MANZIONE, BEDIN. – *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri.* – Premesso che:

da notizie di stampa recentemente diffuse sembrano emergere gravi disfunzioni nella gestione e distribuzione degli aiuti umanitari inviati dal Governo italiano in Iraq sotto forma di approvvigionamento di viveri e altro genere di merci (cfr, tra gli altri, "Iraq, il mercato degli aiuti dall'Italia al suk di Nassiriya", "La Repubblica", 5 gennaio 2004);

in particolare, sembrerebbe che una parte cospicua dei prodotti inviati dall'Italia in Iraq finiscano sui mercati neri del grande crocevia commerciale tra Bagdad e Bassora, per poi essere rivenduti alle popolazioni locali;

a quanto risulta dalle medesime fonti giornalistiche, il comandante del contingente italiano in Iraq, generale Bruno Stano, avrebbe disposto l'apertura di un'apposita inchiesta sulla vicenda, impiegando a tal fine una cellula della Brigata Sassari, che sovrintende alla cooperazione civile e militare in materia di aiuti umanitari,

si chiede si sapere:

se non si ritenga indispensabile fornire al Parlamento e al Paese ogni elemento informativo utile per chiarire l'effettiva portata ed estensione dei fatti segnalati dalla stampa, anche alla luce delle conclusioni cui eventualmente perverrà l'inchiesta svolta dalla Brigata Sassari;

se non si ritenga opportuno avviare un'inchiesta governativa sulla complessiva gestione degli aiuti umanitari in Iraq, al fine di accertare eventuali irregolarità o malversazioni lungo l'intera catena della distribuzione, dai soggetti erogatori degli aiuti sul territorio italiano fino alle popolazioni irachene destinatarie degli stessi;

in questo contesto, quali iniziative si intenda adottare per individuare le cause e le responsabilità che hanno portato alla presenza sul mercato nero di Nassiriya di rilevanti quantità di viveri e ogni altro genere di merci provenienti dall'Italia;

in generale, se non si ritenga che l'impegno umanitario del nostro Paese in Iraq, che è già costato il sacrificio di vite umane di militari italiani impiegati in quell'area, non imponga al Governo il massimo sforzo di vigilanza e controllo, al fine di assicurare che venga onorato e rispettato fino in fondo lo spirito e la sostanza della missione italiana in Iraq, che pure trova il suo fondamento nel sostegno umanitario alle popolazioni locali sofferenti.

(4-05880)

(20 gennaio 2004)

Risposta. – A favore della popolazione irachena di Dhi Qar-Nassirya, provincia di cui fa menzione l'onorevole interrogante, la Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo di questo Ministero degli affari esteri, attraverso l'attività del Deposito delle Nazioni Unite per gli aiuti umanitari di Brindisi – U.N.H.R.D. – in data 9 agosto 2003, ha realizzato un intervento umanitario di emergenza rivolto a far fronte alla grave carestia di farmaci di prima necessità rinvenibili presso le strutture sanitarie locali ed alla totale mancanza di acqua potabile, da cui consegue un'elevata diffusione *in loco* di patologie connesse all'uso di acque infette.

L'intervento realizzato è consistito nell'invio dal Deposito di Brindisi dei seguenti beni:

9 *kit* sanitari consegnati agli ospedali pediatrico-chirurgico e generale di Nassiriya;

2 unità di sistemi di potabilizzazione con relativi serbatoi di stoccaggio, distribuiti all'Ospedale materno-infantile di Nassiriya;

3000 contenitori per il trasporto di acqua potabile e vari *Kit* da cucina distribuiti ai piccoli villaggi della provincia;

L'attività di distribuzione sul posto degli aiuti è stata coordinata dal dott. Aldo Sicignano, esperto qualificato dell'Unità tecnica di supporto alla Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo di questo Ministero degli affari esteri e dal personale facente parte della *task force* interministeriale per l'Iraq, presente *in loco*, in stretta collaborazione con le competenti autorità locali.

Si sottolinea che l'intervento di emergenza effettuato non ha riguardato distribuzione di beni alimentari. Questa tipologia di aiuti, infatti, è stata fornita alla popolazione irachena dall'Organizzazione delle Nazioni

Unite World Food Programme, a favore della quale la Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo di questo Ministero ha disposto la corresponsione, a valere sui fondi AGEA accantonati per gli aiuti alimentari ai paesi in via di sviluppo, di un contributo pari a 5 milioni di euro, in qualità di aiuto italiano alla popolazione effettuato attraverso gli organismi internazionali preposti alla materia (PAM, OMNS, UNICEF, UNHCR, FAO).

È peraltro bene aggiungere infine che la Polizia Militare della *Joint Task Force* italiana ha effettuato indagini sul mercato di Nassiriya dalle quali è emersa la presenza, su alcune bancarelle, di modiche quantità di generi alimentari della stessa tipologia di quelli distribuiti nelle mense del nostro contingente.

Inoltre, è stata esclusa la possibilità che tali merci possano essere state sottratte perché non si sono verificate mancanze.

Pertanto, proprio per la modesta quantità di prodotti rilevata nei mercati ispezionati, e da ritenere che si sia trattato di donazioni spontanee alla popolazione locale, effettuate dai militari durante i servizi esterni, e che una loro parte sia finita sui banchi del mercato in seguito ai baratti fatti tra i locali.

Al riguardo è stata comunque informata l'Autorità giudiziaria militare sull'inesattezza delle informazioni divulgate da parte di alcuni organi di stampa che si sono occupati delle notizie.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANTICA

(4 giugno 2004)

MASCIONI. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

fra la Repubblica di San Marino e la Repubblica italiana è in corso da due anni un negoziato per pervenire ad una Convenzione che regoli l'insieme dei rapporti economici fra i due Stati;

nella Repubblica di San Marino lavorano alcune migliaia di cittadini italiani abitanti nelle province di Pesaro e Urbino e di Rimini;

la Repubblica di San Marino si è dichiarata disponibile a firmare la bozza di Convenzione stipulata il 21 marzo 2002 con i rappresentanti del Governo italiano;

nella Convenzione sono regolati, in particolare, aspetti urgenti nel settore della fiscalità, della sicurezza e dei contratti di lavoro dei frontalieri,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di accelerare le procedure italiane per la ratifica della Convenzione, che ormai è in corso di definizione da parte dei competenti Uffici da due anni.

(4-06364)

(11 marzo 2004)

RISPOSTA. – La questione prospettata dal Senatore interrogante continua ad essere al centro dell'attenzione del Ministero degli affari esteri, che segue con preoccupazione le problematiche relative ad alcune migliaia di nostri connazionali lavoratori frontalieri per i quali si richiedono urgenti interventi nei settori della fiscalità, della sicurezza sociale e dei contratti di lavoro, aspetti importanti della carriera lavorativa dei nostri connazionali, al momento discriminati rispetto ai lavoratori sanmarinesi. In particolare, non risulta ancora composto il problema della tassazione dei redditi dei lavoratori, che incide negativamente sul potere di acquisto dei salari.

In relazione a quanto precede, questo Ministero si sta adoperando per il raggiungimento in tempi brevi di un pieno e completo accordo tra le parti nelle questioni menzionate, accordo che si rende ancora più necessario dopo l'entrata in vigore il 1º aprile 2003 dell'Accordo di cooperazione ed unione doganale intervenuto tra la Repubblica di San Marino e l'Unione europea. Esso sancisce che ciascun Stato membro concede ai «cittadini sanmarinesi occupati sul proprio territorio, un regime privo di qualsiasi discriminazione in base alla nazionalità rispetto ai suoi cittadini, per quanto riguarda le condizioni di lavoro e di retribuzione». Da parte sua la Repubblica di San Marino concede lo stesso regime ai cittadini degli Stati membri che lavorano sul suo territorio.

Il Governo sta lavorando al fine di risolvere la situazione dei nostri frontalieri, per garantire e sostenere i loro diritti, accelerando le procedure negoziali, che presuppongono peraltro anche una revisione della Convenzione in questione che eviti, in particolare, la doppia tassazione fiscale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ANTONIONE

(8 giugno 2004)

MONTINO, ANGIUS, GASBARRI, GIOVANELLI, IOVENE, BRUTTI Paolo, ROTONDO. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e della salute.* – Per sapere se siano a conoscenza che la Regione Lazio, con decreto n. 28 del 04/04/2003 del Commissario Straordinario per i rifiuti, ha autorizzato una discarica di rifiuti pericolosi e non pericolosi localizzata a circa 1500 metri dal Santuario del Divino Amore e a qualche centinaio di metri dalla borgata della Falcognana al km 15 della via Ardeatina.

Tale discarica occupa una superficie di 160.000 mq per una volumetria complessiva di rifiuti autorizzati pari a 2.200.000 mc; una volta terminato lo stoccaggio ci si troverebbe di fronte ad una montagna di rifiuti tossici e nocivi per la salute delle persone e per l'ambiente in genere, alta come un palazzo di cinque piani disteso in un modo continuativo su una superficie di 16 ettari.

Gli interroganti fanno notare altresì che la Provincia di Roma con nota n. 247/a del 05/01/2004 nell'esprimere la propria contrarietà ha sot-

tolineato che l'autorizzazione regionale non è conforme alla direttiva CE n. 199/31 e al decreto legislativo di attuazione n. 36/2003.

Inoltre la stessa Provincia di Roma ha messo in evidenza che un impianto di questa natura potrebbe essere autorizzato solamente dopo la redazione e approvazione della valutazione di un impatto ambientale che in questo caso non è stato richiesto.

Nella nota in questione l'amministrazione provinciale di Roma nel quartultimo capoverso sostiene: "Inoltre la volumetria approvata (2.200.000 mc) è estremamente superiore alle necessità individuate dal piano dei rifiuti e alle necessità dell'impianto che produce tali rifiuti (fluff) cui la discarica in maniera esclusiva è dedicata.

Infatti da un rapido conto la volumetria autorizzata e la tipologia costruttiva dell'impianto lasciano prefigurare una discarica che si rivolge all'intero territorio nazionale e attraverso l'acquisizione di alcune altre autorizzazioni e alla tipologia di rifiuti pericolosi, tossici e nocivi rientranti nella categoria di tipo C.

A questo proposito, se si tiene conto che i rifiuti in questione derivanti dalla demolizione di autovetture (fluff: rifiuto proveniente dalle attività di autorottamazione e dalla frantumazione di rifiuti comprendenti plastiche, metalli, tessuti, materiale da coibentazione, lana di vetro, guarnizioni ecc.) si aggirano intorno a 35 kg di peso considerate le varie tipologie di macchine, la discarica autorizzata ha una capienza pari a 72 milioni di auto da demolire. Tenendo conto che un metro cubo di fluff pesa circa 1.150 kg. (35 kg x 33 auto x 2.200.000 mc) l'intero quantitativo di fluff, cioè quello relativo al parco macchine italiano e ad una parte di quello europeo, potrebbe essere demolito e stoccato in prossimità di centri abitati e del Santuario del Divino Amore.

Il sospetto lascia il campo ai dati di fatto; questa discarica è pensata e realizzata per contenere i rifiuti pericolosi, tossici e nocivi e non soltanto i fluff. La trasformazione e l'acquisizione degli altri codici per una discarica di tipo C diventa, dopo l'avvio della discarica già autorizzato, un fatto semplice da realizzare visto che nel decreto si afferma che la tipologia costruttiva è quella per contenere tutti i rifiuti particolari in genere.

Tutto ciò considerato, gli interroganti chiedono di sapere quale sia la valutazione dei Ministri in indirizzo circa la possibilità di intervenire per bloccare definitivamente lo scempio ambientale, dando così una risposta tranquillizzante ai moltissimi cittadini che si sentono minacciati da un impianto che può assumere le proporzioni di una vera e propria bomba ecologica dagli effetti imprevedibili e incontrollati.

(4-06243)

(26 febbraio 2004)

Risposta. – In merito a quanto indicato nell'atto di sindacato ispettivo in oggetto, riguardante il progetto per la realizzazione di una discarica in località Falcognana (Roma), risulta che l'Ufficio del Commissario delegato per l'emergenza ambientale nel territorio della Regione Lazio ha

provveduto all'avvio del procedimento di revoca dell'autorizzazione, già concessa con decreto commissariale n. 28 del 4 aprile 2003 alla ditta Ecofer ambiente Srl, dandone comunicazione alla stessa con nota del 17 marzo 2004.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio
MATTEOLI

(28 maggio 2004)

MULAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari regionali.* – Premesso:

che la FASI (Federazione delle Associazioni dei Sardi in Italia), che raggruppa circa 65 circoli – per un totale di oltre diecimila iscritti – di sardi emigrati in tutto in resto del territorio nazionale, ha organizzato, lo scorso sabato 23 novembre, una importante manifestazione per dibattere del problema della continuità territoriale da assicurare a tutti i sardi che non vivono più nell'Isola, ma che, dopo decenni, continuano a mantenere intatti forti contatti con le loro famiglie di origine;

che, con convinzione, determinazione ed entusiasmo sono giunte centinaia di rappresentanti proprio per essere presenti al Convegno che si tiene ad Olbia, per discutere (alla presenza di Autorità regionali, Parlamentari sardi ed esperti del settore) sulla «iniquità» della applicazione del diritto alla continuità territoriale che discrimina, agevolando soltanto quei sardi che vivono a Roma o a Milano, mentre rimangono immutate tutte le difficoltà –sia in termini di qualità che in termini di costi- di tutti gli altri che risiedono nelle altre città italiane;

che, proprio mentre si svolgevano questi lavori congressuali ed i vari interventi reclamavano a gran voce e all'unanimità il diritto-dovere di garantire dei collegamenti adeguati che forniscano un servizio decente, nella stessa Stazione Marittima di Olbia si compiva la ennesima vergogna di un nave di linea Tirrenia che concludeva il suo viaggio nella tratta con Genova con oltre sei ore di ritardo;

che la rabbia e lo sdegno dei passeggeri dell'«Egitto Express» –riportata sulla stampa locale del 24 novembre, descrive la nave come un'autentica «carretta del mare», definendo il viaggio come un incubo proprio per le assurde condizioni cui la compagnia Tirrenia ha costretto i suoi passeggeri, senza alcuna assistenza, senza alcuna spiegazione. I sardi traghettati si sentono trattati come cittadini di serie «B» ed il collegamento con la Sardegna sembra quello con una colonia;

che questo episodio dimostra come i diritti dei sardi continuano ad essere palesemente calpestati, nonostante le parole, i Convegni e gli impegni assunti in varie sedi e, l'esempio più eclatante, è dato dal fatto che la stazione marittima di Civitavecchia può contare su un numero quasi doppio di impiegati Tirrenia, nonostante abbia lo stesso numero di passeggeri (e quindi di traffico) di Olbia,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga necessario intervenire per conoscere nei dettagli i termini di questo viaggio della nave «Egitto Express» e per stabilire e controllare l'operato delle compagnie di navigazione in modo da assicurare che la qualità dei servizi offerti sia corrispondente alle più basilari definizioni di adeguatezza e decenza.

(4-03421)

(26 novembre 2002)

Risposta. – In merito alle problematiche evidenziate con l'atto di sindacato ispettivo indicato in oggetto, si rappresenta, in via preliminare, che la società di navigazione Tirrenia è attualmente impegnata in un programma di rinnovamento ed ammodernamento della propria flotta navale sociale.

Per quanto concerne la Regione Sardegna, tale piano è iniziato nel 1998 con l'immissione sui collegamenti tra la penisola e la Sardegna dapprima del super traghetto veloce da 40 nodi di tipo Aries e, successivamente, dei due traghetti veloci di nuova costruzione con *standard* cantieristico elevato (Bithia e Janas).

La società ha ulteriormente implementato i collegamenti della Sardegna e sempre nell'ambito delle navi veloci con la costruzione di una nave gemella delle esistenti Bithia e Janas, a cura della Fincantieri di Castellammare, della capacità di trasporto di 2.700 passeggeri con auto al seguito e di 70 mezzi pesanti. Detta unità è entrata in servizio sulla rotta Genova-Olbia alla fine di giugno 2003.

La stessa Società Tirrenia ha inoltre posto in opera presso la Fincantieri di Palermo due navi del tipo «Strada» completamente rinnovate nelle cabine e nei saloni e ristrutturate nelle parti tecniche, le quali assicurano i collegamenti tra Civitavecchia e Cagliari a decorrere dai mesi di maggio-giugno 2003.

Per quanto riguarda invece la nave «Rubattino», che collega Napoli con Palermo, a causa di un'avaria verificatasi il 14 ottobre 2002 è stata avviata ai lavori di riparazione. Da qui l'urgenza per la società Tirrenia di continuare ad assicurare tutti i servizi pur avendo tre navi fuori esercizio di cui due per lavori di ammodernamento ed una per guasto al motore.

A tal fine era stata noleggiata dalla Adriatica di navigazione, e quindi immessa in servizio, la nave traghetto «Egitto Express», ritenuta idonea alla domanda di trasporto della linea Genova-Olbia, che, nel periodo invernale, mediamente si aggira attorno a 100 passeggeri giornalmente trasportati. Sulla tratta Napoli-Palermo era stata posizionata, fino alla data di ultimazione dei lavori della nave «Rubattino», la nave tipo «Strada» normalmente impiegata sui collegamenti Genova-Olbia.

Per quanto riguarda l'episodio relativo alla nave traghetto «Egitto Express» arrivata nel porto di Olbia con oltre sei ore di ritardo il giorno 23 novembre 2002, si rappresenta che tale ritardo e i disagi lamentati dai passeggeri sono da ricondursi alla ritardata partenza della nave da Genova per motivi tecnici dovuti all'avaria al portellone, che ha comportato un primo

ritardo di circa due ore, nonché alle sfavorevoli condizioni meteomarine incontrate dalla nave durante la traversata, le quali hanno costretto il Comandante ad effettuare una rotta più protetta per dare al viaggio una maggiore sicurezza.

Si fa presente, infine, per quanto concerne la lamentata mancata comunicazione del ritardo ai passeggeri, che, secondo le informazioni acquisite dalla stessa società, il Comando di bordo fin dalla partenza della nave si è attivato per interfonico informando l'utenza del ritardo di arrivo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(3 Giugno 2004)

MURINEDDU, PIATTI, FLAMMIA, BASSO, VICINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

la «mutualità cooperativa» ha il significato non equivoco della libera collaborazione di più persone per il raggiungimento di un fine comune attraverso lo scambievole aiuto che assicuri parità di diritti e di doveri;

la cooperativa di abitazione si differenzia dalle società cooperative operanti in altri settori, ed infatti le agevolazioni e la disciplina sono previste dal regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni e integrazioni, recante «Approvazione del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica»;

le cooperative «erariali» disciplinate dal testo unico destinano le agevolazioni allo scopo di aggregare i soci e le risorse, tanto che tali agevolazioni coprono integralmente il costo dell'intervento; lo scopo mutualistico proprio della cooperativa edilizia, a contributo erariale, si estrinseca con la mutualità pura, caratterizzata dall'assenza di qualsiasi scopo di lucro; attraverso la giurisprudenza, è acquisita la certezza che le cooperative agevolate non sono soggette alla disciplina prevista per le cooperative erariali;

l'Istituto autonomo per le case popolari, in base alla legge 22 ottobre 1971, n. 865, vigila e controlla, per conto dello Stato, sugli atti compiuti dalla cooperativa, unicamente per verificare che i costi e l'esecuzione dei lavori siano conformi ai massimali regionali, di cui al decreto ministeriale 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 20 agosto 1994, n. 194, e rientrino nella tipologia di edilizia economica e popolare, di cui alla convenzione/concessione del diritto di superficie, prevista dall'articolo 35 della citata legge n. 865 del 1971, che prevede le caratteristiche costruttive e tipologiche dell'edificio ed il quadro economico vistato dall'ufficio tecnico del comune;

in una lettera del Ministero dei lavori pubblici, direzione edilizia statale, del 12 giugno 1995, protocollo n. 1754, a firma del direttore generale, si legge: «Comunque va osservato che le costruzioni ammesse al contributo statale debbono intendersi equiparate alle opere eseguite in

conto dello Stato, tanto è vero che le cooperative edilizie interessate sono tenute ad uniformarsi, per la contabilità dei lavori, alle norme del regolamento per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato approvato con regio decreto 25 maggio 1895, n. 350»;

come si legge a pagina 36 del libro dedicato a questo argomento da Nicola Centofanti, editore Pirola, la convenzione edilizia deve indicare obbligatoriamente le caratteristiche tipologiche degli edifici da realizzare, i termini di inizio e di ultimazione degli edifici e delle opere di urbanizzazione, distinguendo, per quanto attiene alla tipologia edilizia, le opere realizzate con contributo dello Stato da quelle prive di finanziamento;

sempre secondo il Centofanti, per le prime dovranno essere adottati obbligatoriamente gli *standard* edilizi fissati dalle leggi di finanziamento, mentre per le altre è ipotizzabile una maggiore discrezionalità del comune, sempre considerando comunque che le finalità del piano di zona impongono, se non altro, le stesse tipologie edilizie anche ad interventi non a contributo, proprio al fine di realizzare quel particolare tipo di abitazione a costi ridotti che è il vero scopo delle cooperative edilizie;

la convenzione sottoscritta dalla cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma, come redatta dal notaio, ai fini della concessione del diritto di superficie su aree comprese nel piano di zona, all'articolo 1, titolato «Presupposti e contenuti della convenzione», recita: «Il comune di Roma, in persona come sopra, concede il diritto di superficie sul terreno stesso alla "Fauro primo" società cooperativa a responsabilità limitata che, come sopra rappresentata, accetta per la realizzazione del programma costruttivo di edilizia economica e popolare previsto dal progetto urbanistico della zona, alle condizioni di legge nello stesso richiamate e meglio descritte nel documento di cui al punto 5 del presente articolo»;

una sentenza del Consiglio di Stato, datata 27 marzo 1995, relativa ai ricorsi in appello proposti dal comune di Roma, in sede giurisdizionale, sezione quarta, recita: «Quanto alla natura e finalità di un piano di edilizia economica e popolare, esse consistono nella costruzione di alloggi a carattere economico e popolare, *ex* articolo 1 della legge n. 167 del 1962, cioè nel fornire case di tipo economico-popolare, a costo basso o, comunque, contenuto rispetto ai normali prezzi di mercato, per soddisfare le esigenze dei ceti più deboli»;

questa finalità esclusivamente sociale dell'intervento mediante piano di edilizia economica e popolare costituisce «i motivi di interesse generale, di cui all'articolo 42, terzo comma, della Costituzione, che giustificano l'espropriazione delle aree all'uopo necessarie», dice ancora il Centofanti nella monografia citata;

l'Istituto autonomo per le case popolari (IACP) della provincia di Roma, in un verbale inviato alla cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma, relativo ad una riunione della commissione tecnica di cui all'articolo 63 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, richiama detta cooperativa alle responsabilità di ordine tecnico e amministrativo che, ai sensi dell'articolo 58 della medesima legge n. 865 del 1971, le competono quale stazione appaltante dei lavori di costruzione dell'edificio di cui trattasi, anche

per quanto concerne le soluzioni che verranno adottate nel corso dei lavori stessi e per l'esatta misurazione e contabilizzazione delle opere eseguite; si raccomanda inoltre alla cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma di porre nella conduzione dell'appalto la massima diligenza al fine di realizzare ogni possibile economia e, comunque, di contenere la spesa entro le previsioni approvate, con l'intesa che non verranno in alcun modo prese in esame eventuali perizie suppletive o di variante concernenti lavori prevedibili all'atto della progettazione e non effettivamente indispensabili per la funzionalità e l'agibilità dell'edificio;

detta commissione tecnica presso l'IACP ricorda infine alla cooperativa «Fauro primo» di Roma che non verranno ammesse dagli uffici competenti modifiche alle prescrizioni contrattuali relative alle opere in elevazione a *forfait,* né variazioni planimetriche o volumetriche al progetto approvato, che non siano state debitamente autorizzate dal comune e che non rispettino le norme sull'edilizia economica sovvenzionata;

la commissione tecnica dispone che, prima della pubblicazione dell'avviso di gara, la cooperativa «Fauro primo» di Roma dovrà provvedere a predisporre gli elaborati esecutivi progettuali e i particolari costruttivi necessari ad individuare esattamente le caratteristiche del costruendo edificio, il tutto in conformità alle prescrizioni contenute nel capitolato speciale d'appalto;

a tal proposito la commissione tecnica dell'IACP avvertiva nuovamente la cooperativa «Fauro primo» di Roma che, ai sensi di quanto esplicitamente specificato nella circolare ministeriale n. 11191 del 31 agosto 1977, in sede di verifica ed esame di eventuali perizie suppletive o di variante, sarebbe stato accertato se le opere oggetto delle perizie potevano essere previste, come qualità, quantità e costo, all'atto della progettazione, ed in caso affermativo le relative perizie sarebbero state tassativamente respinte;

in tal senso il direttore dei lavori deve rilasciare dichiarazione all'ente finanziatore, che nel caso della cooperativa «Fauro primo» di Roma era l'INPDAP, che «gli edifici sono stati eseguiti secondo le concessioni edilizie e conformemente agli elaborati progettuali»;

quanto sopra per evitare come spesso accade che le cosiddette «migliorie consentite» in realtà si concretizzino in semplici miglioramenti dei materiali che sicuramente comporterebbero spese gravose non necessarie, dovendosi in sostanza non far consistere le migliorie in miglioramento dei materiali; nel caso della cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma c'è stato un quadro economico approvato dall'Istituto autonomo delle case popolari di lire 3.729.047.411, cui è seguita una prima perizia suppletiva e di variante che ha elevato l'importo a lire 6.694.517.395, di cui lire 5.612.679.136 a contributo e lire 1.081.838.259 a carico dei soci;

in tal modo ciascun socio della cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma ha preventivato una spesa di lire 169.502.155 per ottenere un alloggio di edilizia economica e popolare, mentre poi si è visto lievitare il prezzo a lire 304.287.154, cui far fronte con un finanziamento concesso dall'INPDAP di sole lire 199.954.545, mentre veniva richiesto un ulteriore

pagamento a ciascun socio di lire 100.201.011, per un totale complessivo di lire 423.852.737, somma che si avvicina al triplo di quella inizialmente prevista nel quadro economico approvato dall'Istituto autonomo delle case popolari;

la somma che si viene quindi a configurare quale costo di un appartamento di edilizia cooperativa, di tipo economico e popolare, non rientra, con tutta evidenza, tra le modalità previste per la realizzazione di edifici sull'area di un piano di edilizia economica e popolare concessa in diritto di superficie, *ex* articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 167, sia per l'aumento dei costi che per la sproporzione economica esistente tra gli elaborati progettuali esecutivi approvatiinizialmente e le effettive realizzazioni eseguite;

in tale circostanza alcuni soci della cooperativa, i signori Umberto e Giovanni Battista De Cicco, domiciliati in Roma, via Antonio Giuffrè 30, sono stati esclusi dalla cooperativa edilizia «Fauro primo» per motivazioni connesse all'aumento dei costi raggiunti dai lavori; in data 21 gennaio 2003 la Commissione regionale di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica del Lazio, con decisione depositata in data 29 gennaio 2003, dichiarava il non luogo a procedere, per carenza di potere, sul ricorso presentato da Umberto e Giovanni Battista De Cicco, con il quale essi impugnavano la delibera di esclusione dalla qualità di soci approvata dal consiglio di amministrazione della cooperativa «Fauro primo» di Roma;

in data 3 febbraio 2003, protocollo n. 2250, il direttore generale per l'edilizia residenziale e le politiche abitative del Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicava agli interessati che la Commissione centrale di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica, nella seduta del 21 ottobre 2002, aveva ritenuto che, dall'esame degli atti, non sussistessero irregolarità gestionali da giustificare lo scioglimento degli organi sociali della cooperativa, né la conseguente adozione di un provvedimento di commissariamento;

copia di quest'ultima lettera veniva trasmessa in pari data, cioè 3 febbraio 2003, alla Commissione regionale di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica, avendo la Commissione centrale di vigilanza, nel proprio parere, ritenuto che prima di intraprendere qualsiasi tipo di azione fosse rilevante attendere l'esito del ricorso presso di essa presentato dai signori Umberto e Giovanni Battista De Cicco;

risulta evidente dagli atti citati che la Commissione centrale rinviava in data 3 febbraio alle decisioni della Commissione regionale il prosieguo dell'esame della vicenda, senza sapere che in data 21 gennaio la Commissione regionale medesima aveva dichiarato la propria incapacità a giudicare per carenza di potere,

si chiede di sapere:

se il Ministro interrogato, in considerazione della crescita dei costi economici gravanti sui soci della cooperativa edilizia «Fauro primo» di Roma, i quali, secondo gli interroganti, non appaiono motivati, né sembrano conformi alle prescrizioni di legge in tema di edilizia economica

e popolare, intenda promuovere ogni iniziativa di propria competenza per accertare in via amministrativa la causa di quanto accaduto;

se non si ritenga opportuno chiarire anche i motivi del rimbalzo di competenze tra la Commissione centrale e la Commissione regionale di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica, anche in ragione delle disfunzioni temporali nelle decisioni adottate, mediante le quali non si riesce a giungere ad una pronuncia nel merito di un fatto sostanzialmente evidente, quale l'espulsione da una cooperativa edilizia di soci i quali non hanno seguito lo scriteriato lievitare dei prezzi di realizzazione degli alloggi della «Fauro primo» di Roma.

(4-06414)

(18 marzo 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si rappresenta che a seguito di esposto datato 31 luglio 2001 e successiva memoria del 10 agosto 2001 a firma dei signori Umberto e Giovanni De Cicco, la Commissione centrale di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica si è interessata alle irregolarità che si sarebbero verificate nella cooperativa «Fauro Primo», come segnalato dai medesimi.

La suddetta Commissione, dopo aver acquisito le controdeduzioni fornite dal Presidente della cooperativa in data 15 novembre 2002, ha provveduto ad esaminare l'intera questione nella seduta del 21 ottobre 2002 ed ha valutato che dall'esame degli atti non si evincessero aspetti o prove di irregolarità gestionali o azioni che avessero compromesso il funzionamento della Cooperativa edilizia e, pertanto, ha ritenuto che non ricorressero gli estremi per l'applicazione dell'articolo 127 del Testo unico 28 aprile 1938, n. 1165 (nomina commissario governativo).

Nello stesso parere è stato altresì affermato come apparisse invece rilevante attendere l'esito dei ricorsi proposti dai predetti signori avanti alla Commissione regionale di vigilanza avverso la delibera del Consiglio di Amministrazione, assunta in data 2 agosto 2001, con la quale erano stati esclusi dalla cooperativa in argomento.

Successivamente la Commissione regionale di vigilanza, con decisione del 21 gennaio 2003, ha dichiarato il non luogo a provvedere per carenza di potere sul ricorso proposto dai signori Umberto e Giovanni De Cecco.

Questi ultimi hanno ritenuto di proporre ricorso al TAR del Lazio in data 9 aprile 2003 contro la Cooperativa e nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Provveditorato alle opere pubbliche per il Lazio e della Commissione regionale di vigilanza piuttosto che impugnare tale decisione alla Commissione centrale di vigilanza.

L'oggetto di tale ricorso concerne la dichiarazione di nullità della delibera in data 12 giugno 2001 dell'Assemblea dei soci, con la quale sono stati approvati i bilanci per gli esercizi 1999 e 2000 e il piano economico, la dichiarazione dell'invalidità della delibera in data 2 agosto 2001 del Consiglio di amministrazione, con la quale è stata decisa la loro esclu-

sione da soci nonchè altre richieste che riguardano i rapporti tra la cooperativa e i soci stessi. Non vi è alcuna menzione di atti, decisioni o provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del citato Provveditorato e della Commissione regionale di vigilanza.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Martinat

(28 maggio 2004)

MUZIO. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

durante un sopralluogo presso la OMA di Rivalta Torinese (Torino) il liquidatore della stessa ha constatato la fuoriuscita di una grande quantità di solvente da un silo, date le pessime condizioni delle attrezzature;

è stato predisposto un piano per travasare i 15 metri cubi di solvente per corrispondere all'immediata emergenza, con la collaborazione del Comune di Rivalta, dell'ARPA e delle Forze dell'ordine,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti e quali interventi intenda promuovere per evitare che si abbiano a ripetere emergenze come quelle dell'OMA in liquidazione;

se non intenda individuare misure e risorse atte a scongiurare il permanere di questa situazionedi rischio.

(4-06430)

(23 marzo 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, si riferisce che in data 16 marzo 2004 presso lo stabilimento OMA S.r.l., sito nel Comune di Rivalta di Torino, si è verificata la rottura del serbatoio di stoccaggio CR 14 con il conseguente sversamento dei rifiuti pericolosi in esso contenuti. Il fatto è stato arcertato dal liquidatore fallimentare della Società OMA, il quale ha immediatamente informato il Comune, l'Arpa, i Carabinieri ed i Vigili del fuoco.

L'OMA S.r.l. è, infatti, una società, attualmente in fallimento, che svolgeva attività di rigenerazione e trattamento di oli lubrificanti, incenerimento di rifiuti pericolosi e non pericolosi provenienti da terzi.

A seguito di tale evento l'Arpa, con apposita relazione trasmessa al Comune di Rivalta il 19 marzo 2004, dichiarava «indifferibile intervenire con una serie di provvedimenti d'urgenza (svuotamento del serbatoio, smaltimento e pulizia dei bacini di contenimento, ripristino linea di polmonazione dell'azoto), al fine di evitare rischi concreti immediati per l'ambiente».

Tenendo conto della relazione dell'Arpa, il Sindaco di Rivalta ha emesso in data 19 marzo 2004 le ordinanze n. 21 e n. 22 con cui ordinava

ai curatori fallimentari di provvedere, entro 48 ore dalla notifica di tali ordinanze, alla realizzazione degli interventi indicati nel parere tecnico dell'Arpa.

Vista l'inottemperanza dei curatori il Sindaco, in data 22 marzo 2004, emetteva le ordinanze contingibili ed urgenti n. 23 e n. 24, con le quali si affidava alla ditta TRS Ambiente l'incarico di procedere all'effettuazióne degli interventi ritenuti indifferibili dall'Arpa nella propria relazione.

Tali interventi risultano, ad oggi, in fase di esecuzione.

L'obiettivo primario delle prime operazioni prescritte da Arpa, che saranno finanziate con trasferimenti regionali e provinciali, è quello di rimuovere e smaltire tutti i rifiuti presenti nel sito in questione e di procedere con il piano di caratterizzazione per accertare la qualità e la quantità dell'inquinamento al fine di giungere agli interventi di bonifica.

Infine si fa presente che la Provincia di Torino, nel mese di marzo 2004, non ha concesso alla Società OMA S.r.l il rinnovo delle autorizzazioni relative agli impianti di incenerimento e di distillazione della ditta, escludendo definitivamente ogni possibiIe ipotesi di riapertura della stessa.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio
MATTEOLI

(28 maggio 2004)

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

le apparecchiature elettroniche denominate "Photored F17", destinate a documentare fotograficamente le infrazioni commesse da veicoli che superano la linea d'arresto in incroci semaforizzati quando il segnale è rosso, non offrono le garanzie di funzionalità, precisione, obiettività ed imparzialità per l'accertamento di detta violazione;

detti dispositivi presenterebbero difatti una serie di inconvenienti tecnici, nonché problemi di natura giuridica, quali:

i sensori di rilevamento a terra di dette apparecchiature sarebbero posti in linea dell'impianto semaforico, quindi la segnalazione di infrazione sarebbe viziata da un tempo molto limitato, tanto che quando le ruote del veicolo attraversano i sensori il conducente che è in transito con luce "arancione", dovendo liberare il passaggio, si troverebbe a transitare con luce "rossa" e, quindi, in contravvenzione;

tali modalità dei tempi del semaforo, per la distanza troppo ravvicinata tra giallo e rosso, aumenta, in modo particolarmente negativo, il rapporto transito – incidente;

l'uso del "Photored F17" da parte di parecchie amministrazioni comunali verrebbe usato per l'accertamento dell'osservanza del regolare transito dei veicoli agli incroci semaforizzati in totale assenza del vigile urbano, fondando quindi il rilevamento della violazione sulla base delle risultanze fotografiche prodotte dal predetto dispositivo;

considerato che:

l'accertamento delle condizioni che hanno determinato la violazione di una norma non può essere delegato "esclusivamente" ad un'apparecchiatura fotografica, ma esso deve essere predisposto mediante la presenza di almeno un vigile urbano, posizionato nel punto più favorevole dell'incrocio, in modo non solo da accertare e, ove possibile, contestare immediatamente l'infrazione al trasgressore, ma anche per intervenire in caso di difettoso funzionamento dell'apparecchiatura, ovvero in caso di ingorgo che abbia bloccato il transito dei veicoli all'incrocio;

in sostanza l'agente addetto al controllo del traffico deve sempre procedere "personalmente, immediatamente e sul posto di controllo" alla redazione del verbale, sia in caso di contestazione sia in caso contrario, sia manualmente che con sistema meccanizzato o di elaborazione, in quanto l'accertamento effettuato tramite il dispositivo in parola, in un momento successivo a quello della violazione, non potrebbe essere considerato "giuridicamente valido", poiché le risultanze fotografiche prodotte dal cosiddetto "Photored F17" potrebbero fungere solo ed esclusivamente da "mezzo probatorio" a favore dell'accertatore in caso, per l'appunto, di contestazione della violazione da parte del trasgressore;

la mole dei ricorsi alle violazioni accertate attraverso questo dispositivo è davvero esorbitante;

nel caso di specie la sanzione non viene notificata al trasgressore sul posto di controllo e conseguentemente, a distanza di circa quattro mesi dall'infrazione, non è sempre possibile risalire mnemonicamente al conducente dell'autovettura, tanto che, in assenza di tale indicazione, i punti vengono decurtati al proprietario del veicolo. A tal fine è bene precisare che in molte province del nostro territorio non sempre si trovano strutture abilitate al recupero dei punti persi,

si chiede di sapere:

se, alla luce di quanto esposto in premessa, non si intenda verificare in che modo le Amministrazioni comunali intepretano ed applicano il dettato del codice della strada ed il relativo regolamento, visto che in moltissime città la regolamentazione del transito agli incroci sembra venga affidata "indistintamente" sia al vigile posizionato sulla pedana posta al centro dell'incrocio sia ad un impianto semaforico luminoso;

se non si ritenga anomalo che al momento dell'infrazione manchi l'agente verbalizzante, visto che la ditta che fornisce a noleggio l'apparecchiatura in parola incamera il 50% dei guadagni che il trasgressore dovrebbe versare nelle casse comunali, un guadagno direttamente proporzionale al numero dei verbali contestati dal pubblico ufficiale.

(4-06107)

(11 febbraio 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, va preliminarmente chiarito che la procedura per l'omologazione di un dispositivo prevede una istruttoria tecnico-amministrativa tesa a valutare la validità ed

efficienza del prodotto e la sua conformità alle normative tecniche nazionali e comunitarie vigenti al momento dell'esame. Una volta acquisite tutte le certificazioni necessarie si chiede il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici che, in qualità di massimo organo tecnico dello Stato, si pronuncia sul dispositivo proposto valutandone l'efficienza tecnica e la compatibilità con la legislazione vigente.

Per quanto attiene ai dispositivi di cui all'atto ispettivo si rappresenta che con decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito dalla legge 1º agosto 2003, n. 214, sono state operate numerose modifiche al codice della strada (decreto legislativo n. 285/92).

Tra queste la modifica dell'art. 201, inerente le procedure di accertamento e notificazione delle violazioni alle norme del codice stesso.

In particolare, il comma 1-*bis* del richiamato art. 201 elenca i casi in cui non è necessaria la contestazione immediata della violazione e, tra questi, il caso di «attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa». Il successivo comma 1-*ter* inoltre prevede anche che in tale circostanza «non è necessaria la presenza degli organi di polizia qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate».

Le omologazioni rilasciate prima di queste modifiche hanno come riferimento normativo l'art. 607 del decreto del Presidente della Repubblica n. 420/59 fino a dicembre 1992 e successivamente l'art. 384 del regolamento di esecuzione e di attuazione del vigente codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495/92).

Stante l'innovazione normativa intervenuta si è posto il problema di offrire risposte univoche alle istanze dei Comandi di Polizia circa la legittimità di impiego delle apparecchiature anche in assenza dell'organo di polizia, garantendo comunque la attendibilità e certezza del rilevamento.

A tale scopo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ripreso in esame la documentazione depositata in occasione delle domande di omologazione ed ha chiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici di esprimere un parere circa le caratteristiche tecniche che deve possedere un dispositivo di rilevazione di infrazioni al semaforo rosso per essere idoneo ad un funzionamento in automatico.

Nell'adunanza del 18 febbraio 2004, la V Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto n. 21/2004, ha formulato le proprie valutazioni in merito, ritenendo che i dispositivi di cui sopra, per poter operare automaticamente e garantire la precisione dell'accertamento, debbono soddisfare le seguenti condizioni:

l'apparecchiatura deve essere installata in modo fisso in posizione protetta non manomettibile o facilmente oscurabile;

deve essere fornita documentazione fotografica in cui sia visibile, oltre alla panoramica dell'intersezione controllata, la lanterna semaforica che regola l'attraversamento oppure la lanterna ripetitiva posta dopo l'inserzione;

devono essere scattati, per ogni infrazione, almeno 2 fotogrammi, di cui uno all'atto del superamento della linea d'arresto e l'altro quando il veicolo in infrazione si trova circa al centro dell'intersezione controllata; l'istante in cui far avvenire il secondo scatto può essere individuato in funzione della velocità del veicolo all'atto del passaggio sui rilevatori o fissando, in funzione delle dimensioni e caratteristiche dell'intersezione, l'intervallo temporale fra i 2 scatti;

in ogni fotogramma deve figurare in sovrimpressione almeno la località dell'infrazione, la data e l'ora;

è necessario inoltre che nei fotogrammi appaia il tempo trascorso dall'inizio della fase di rosso oppure l'apparecchiatura deve essere predisposta per l'entrata in funzione dopo un tempo prefissato dall'inizio del segnale rosso.

La V Sezione ha quindi valutato i singoli dispositivi già omologati e per ognuno ha espresso parere circa la loro idoneità o meno ad un utilizzo in automatico. Conseguentemente sono stati emanati i nuovi criteri di approvazione nel rispetto delle prescrizioni dettate.

Il decreto di approvazione del dispositivo «photored F 17» è stato revocato perché il dispositivo è stato ritenuto obsoleto; mentre il decreto di approvazione del dispositivo «photored F 17 A» è stato confermato, puntualizzando le condizioni che devono essere soddisfatte per un suo impiego in automatico.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(3 giugno 2004)

SCHIFANI, NANIA, D'ONOFRIO, MORO. – *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali.* – In relazione all'evidente atto intimidatorio rivolto nei confronti della dirigenza del gruppo Electrolux Zanussi – rea di «partecipare alla stesura delle norme che il Governo vuole attuare, notizie peraltro riservate» – da parte della FIOM-CGIL di Treviso e della RSU-FIOM Zanussi Susegana, si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda adottare per il ripristino di corrette relazioni industriali;

quali tutele siano state adottate per la sicurezza del dirigente indicato dal volantino FIOM;

quale sia lo stato delle indagini nei confronti dei preoccupanti e gravi segnali emersi all'interno degli stabilimenti del gruppo Zanussi e più in generale nell'area del Nord-Est.

(4-01964)

(16 aprile 2002)

RISPOSTA. – Il giorno 10 aprile 2002 all'interno dello stabilimento della «Electrolux – Zanussi» di Susegana (Treviso) alcuni esponenti delle

Rappresentanze Sindacali Unitarie (R.S.U.) distribuivano un «Comunicato Sindacale» firmato da «FIOM CGIL Treviso – RSU FIOM Zanussi Susegana», nel quale si evidenziava l'opportunità di subordinare ogni accordo in sede locale alla risoluzione della vertenza nazionale tra sindacati e Governo sulle deleghe per riforma dell'articolo 18 dello statuto dei lavoratori.

Nel comunicato si faceva riferimento tra l'altro all'attività svolta dal dott. Maurizio Castro, Direttore delle risorse umane del gruppo industriale «Electrolux» – Italia, che in passato aveva collaborato con il Ministero del lavoro.

Mentre Confindustria, Federmeccanica e parlamentari locali criticavano duramente il volantino, ritenendo che lo stesso contribuisse ad esporre ad ulteriori rischi il dirigente in questione, gli autori del comunicato precisavano che scopo esclusivo dell'iniziativa era sollecitare la risoluzione di una vertenza in atto, conclusasi poi il successivo 23 aprile 2002.

Per quanto riguarda la sicurezza del dott. Maurizio Castro, il Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica di Treviso, nell'immediatezza dell'episodio, rafforzava i servizi di scorta e di vigilanza generica radiocollegata, già in atto da tempo, con l'impiego, tra l'altro, di un secondo equipaggio.

In linea più generale, particolare attenzione veniva rivolta agli ambienti FIOM-CGIL, ma la vicenda segnalata dall'onorevole interrogante non ha avuto risvolti giudiziari.

Attualmente il dott. Castro ha assunto l'incarico di direttore generale dell'I.N.A.I.L., cessando, pertanto, il rapporto di lavoro con il gruppo industriale Electrolux-Italia. Al suo posto, con compiti più limitati, è stato nominato il dott. Vittorio Biagioni, anch'egli oggetto di misura di protezione individuale.

Per completezza di informazione, si precisa che all'interno degli stabilimenti del gruppo non si sono più verificati altri fatti di potenziale pericolo per l'ordine pubblico, per l'incolumità e la sicurezza di dirigenti dell'azienda.

I confronti tra i rappresentanti dei lavoratori e i dirigenti proseguono, infatti, in un clima di normalità senza evidenziare particolari tensioni.

I sindacati di categoria sono attualmente impegnati a raggiungere un accordo sulla flessibilità, ma la loro attenzione è rivolta soprattutto al piano triennale recentemente illustrato dai vertici del gruppo industriale, che prevede un graduale disimpegno della multinazionale in Italia, con ripercussioni negative sul fronte produttivo ed occupazionale.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

D'ALÌ

(18 maggio 2004)

SERVELLO, MENARDI, BUCCIERO, MEDURI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari regionali*. – Premesso che:

i decorsi mesi di settembre e ottobre hanno fatto registrare una nutrita serie di ritardi e/o soppressioni di corse ferroviarie in Lombardia;

secondo le denunce dei comitati di pendolari, il treno delle 17.27, che da Milano Centrale arriva a Lecco, è stato soppresso sette volte in detto periodo;

il comitato pendolari di Calolziocorte si è più volte lamentato del fatto che il treno delle 7.31 abbia solo tre o quattro carrozze, mentre ne servirebbero almeno sette per trasportare tutti gli studenti che viaggiano sulla linea;

nelle prime settimane di settembre sono stati sospesi tutti i dieci treni che viaggiano sulla linea Cremona-Piacenza e sostituiti con autobus; la cancellazione delle corse è stata motivata con la mancanza di sessanta ferrovieri, situazione questa che ha suscitato le proteste del Presidente della provincia di Cremona e dell'Assessore regionale ai trasporti, il quale, tra l'altro, ha reso noto che, a settembre, i treni soppressi sono stati 1.155, otto volte di più rispetto al 2002;

secondo Trenitalia, la linea Varese-Porto Ceresio è una di quelle più colpite dalle soppressioni dei convogli nel decorso mese di settembre; il servizio, sospeso all'inizio del mese, è tornato regolare lunedì 23 settembre 2003;

la stessa sorte, però, denunciano i sindacati, era toccata anche alle linee Mantova-Codogno con la cancellazione di molti treni locali lungo le tratte Alessandria-Pavia e Vercelli-Pavia;

il 5 novembre 2003 un treno proveniente da Bergamo non ha aperto le porte durante la fermata Milano-Lambrate;

i pendolari del tratto Brescia-Bergamo si sono lamentati anch'essi per le numerose soppressioni: il caso limite si è verificato quando, a seguito della soppressione del tremo delle 7.34, tutti i viaggiatori sono saliti su quello delle 7.54, il cui affollamento delle carrozze ha costretto due passeggeri a viaggiare nella cabina del macchinista; ed ancora: un guasto ad un locomotore lungo la linea ferroviaria Ventimiglia-Milano ed un incendio causato da un cortocircuito elettrico sulla Milano-Mortara hanno paralizzato, per tutta la mattinata del 7 novembre i collegamenti tra le province di Pavia e Milano: i disagi peggiori si sono registrati a Villamaggiore, lungo la tratta Genova-Ventimiglia-Milano, dove l'ira dei pendolari, rimasti bloccati sul treno in avaria per quasi due ore, è addirittura sfociata in una sorta di «assalto alla diligenza»,

gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti urgenti si intenda adottare per l'accertamento ed il perseguimento delle responsabilità (anche patrimoniali) sottese ai fatti denunciati ed, ancora, quali disposizioni si intenda impartire al fine di imporre il rispetto del contratto di servizio, l'attuazione di misure straordinarie annunciate da Trenitalia, l'ammodernamento dei convogli, la migliore organizzazione della manu-

tenzione e di prevenire il ripetersi dell'odissea vissuta da migliaia di passeggeri delle ferrovie lombarde.

(4-05603)

(12 novembre 2003)

SERVELLO, MENARDI, BUCCIERO, MEDURI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari regionali.* – Premesso che:

l'associazione «Altroconsumo» nel novembre 2003, monitorando i tempi di percorrenza dei treni pendolari dell'area di Milano, ha rilevato, su 330 treni osservati, che quelli con ritardo superiore a 5 minuti erano il 46,7% del totale (con punte del 62,2% sulla tratta Novara-Milano e del 57,8% sulla tratta Varese Nord-Milano); in particolare, la regione Lombardia ha rilevato che sulla direttrice Trenitalia Milano-Mortara-Alessandria nel novembre 2003 l'indice di affidabilità minimo – pari al 6,25% – è stato superato, fino ad arrivare al 9,55%;

è stato più volte ribadito che questi ritardi derivano da carenze strutturali e organizzative (revisione dell'orario, sostituzione del materiale rotabile e presa di coscienza che il mondo dei pendolari non è più quello di 20 anni fa);

serve il riconoscimento del diritto alla puntualità (un anno fa è emerso che quasi un pendolare su tre ha subito un alleggerimento della busta paga per colpa dei treni in ritardo) insieme all'introduzione di efficienti sistemi di controllo (e penalizzazione) esterni;

la precedente interrogazione 4-05603, presentata il 12/11/03 dai firmatari della presente interrogazione e relativa al medesimo argomento, a tutt'oggi non ha ottenuto ancora riscontro,

gli interroganti chiedono di conoscere, stante l'accrescersi del fenomeno, se e quali provvedimenti urgenti si intenda adottare al fine di imporre il rispetto del contratto di servizio e l'attuazione di adeguate misure straordinarie.

(4-06006)

28 gennaio 2004)

Risposta. (*) – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, occorre innanzitutto premettere che, come noto, il servizio di trasporto regionale, cui si riferiscono i fatti citati nell'atto medesimo, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422/1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, non è più di diretta competenza dello Stato.

Infatti, i servizi di trasporto regionale sono stati oggetto di appositi contratti fra Trenitalia s.p.a. e le competenti Autorità regionali e, quindi, nelle problematiche relative a tale tipologia di trasporto non trova applicazione il Contratto di Servizio nazionale.

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

Tuttavia, si è ritenuto di richiedere a Ferrovie dello Stato s.p.a. specifiche informazioni relative alle criticità derivanti dall'entrata in vigore del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie, all'impatto sul servizio offerto e i correttivi messi in atto, nonché per quanto concerne l'integrale superamento delle suddette problematiche.

Ciò premesso, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che la soppressione di alcuni treni del trasporto regionale in Lombardia è stata determinata sostanzialmente, specie nel periodo settembre/ottobre 2003, da mancanza di personale nei settori di condotta della locomotive e di scorta ai treni.

Tale situazione, collegata all'applicazione delle nuove norme del contratto di lavoro in materia di prestazioni straordinarie, si è acuita in coincidenza con la turnazione delle ferie estive del personale.

I treni soppressi sono stati sostituiti con bus e, nell'intento di limitare al massimo disagi alla clientela, sono stati individuati i convogli e le linee con le frequentazioni più basse.

Per fronteggiare la situazione e per consentire il ripristino delle corse ferroviarie, come avvenuto con l'ultima settimana di settembre 2003, sono state adottate misure organizzative straordinarie, con l'impiego anche di personale in trasferta in Lombardia e dipendente da altre Direzioni regionali di Trenitalia s.p.a..

Contestualmente, sono state avviate le procedure di assunzione e formazione professionale di nuovo personale nei profili di macchinista, capotreno ed addetto alla manutenzione per un totale di 200 unità.

Per quanto riguarda la manutenzione si stanno concretizzando misure di riorganizzazione di nuovo personale dello specifico settore anche con l'apertura del nuovo impianto di manutenzione rimessa Sud di Milano Centrale ed il potenziamento di quello di Milano S. Rocco.

Prosegue, inoltre, nel rispetto dei tempi previsti, il piano di *restyling* e di climatizzazione di metà delle carrozze assegnate alla Direzione regionale Lombardia.

L'intervento, per un costo di 65 milioni di euro interamente finanziato da Trenitalia s.p.a., sarà completato entro giugno 2004; attualmente sono già 21 i treni con materiale ristrutturato immessi in servizio, a fronte dei 45 previsti nel programma.

I treni rinnovati sono stati assegnati a turni che interessano prevalentemente le linee Milano-Mortara-Alessandria, Milano-Carnate-Bergamo, Milano-Lecco, Milano-Greco-Pioltello, Milano-Pavia-Stradella-Piacenza e Milano-Cremona-Mantova.

Infine, rispetto agli episodi segnalati negli atti ispettivi, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che il treno 2586 Milano-Lecco è stato soppresso 7 volte nel periodo settembre/ottobre 2003 per la carenza di locomotive del gruppo 646, senza altra possibilità alternativa.

Dall'inizio del mese di novembre 2003 al treno 4944 Bergamo-Lecco, oggetto delle proteste dei pendolari di Calolziocorte, è stata garantita al 90% la composizione ordinaria prevista.

In data 5 novembre 2003 non risultano, secondo le Ferrovie, segnalazioni relative ad un treno Bergamo-Treviglio-Milano che non abbia effettuato servizio viaggiatori nella stazione di Milano Lambrate.

Infine, il treno 4946 Brescia-Bergamo è stato attentamente monitorato e non risultano altri casi di soppressione all'infuori di quello segnalato. Anche nell'incontro del 5 febbraio 2004, convocato dalla Regione Lombardia con la partecipazione del Comitato pendolari bergamaschi, dei rappresentanti della linea Brescia-Bergamo e dei viaggiatori del citato treno, non sono state rappresentate proteste per la soppressione del convoglio in periodi successivi al mese di ottobre 2003.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(7 giugno 2004)

SODANO Tommaso. – *Ai Ministri della salute e dell'ambiente e per la tutela del territorio*. – Premesso che:

nel Comune di Sant'Antimo (Napoli) sono in corso i lavori per la costruzione della nuova scuola materna;

tale edificio è collocato in un'area sovrastata da un grande elettrodotto ENEL e, ad una distanza di circa 150 metri, sono installati due ripetitori per telefonia cellulare;

nella stessa area è già collocata la scuola elementare G. Leopardi;

considerato che:

le attuali norme sulla protezione ambientale dall'esposizione a campi elettromagnetici prescrivono il divieto di installazione di impianti per le telecomunicazioni in corrispondenza di aree sensibili: edifici scolastici, ospedali, parchi giochi nonché strutture di accoglienza socio-assistenziali, ospedali, carceri, oratori, orfanotrofi e strutture similari, e relative pertinenze, che ospitano soggetti minorenni particolarmente esposti ai rischi derivanti da elettro-inquinamento;

è ormai ampiamente dimostrato che l'inquinamento da elettrosmog costituisce un reale pericolo per la salute dei cittadini ed in particolare per i bambini;

i cittadini di Sant'Antimo, insieme ad alcune forze politiche, chiedono lo spostamento o l'interramento dell'elettrodotto e la messa in sicurezza dell'area dall'inquinamento da elettrosmog;

la giunta comunale non sembra, a tutt'oggi, volere accogliere le richieste dei suoi cittadini relativamente alla sicurezza e alla salute ambientale della zona,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano indispensabile adottare iniziative al fine di accogliere le richieste avanzate dai cittadini di Sant'Antimo introducendo adeguati limiti precauzionali di tutela

dell'ambiente e della salute e bloccando l'installazione selvaggia di nuove antenne attualmente in atto su tutto il territorio nazionale.

(4-05708)

(2 dicembre 2003)

Risposta. – Si risponde all'interrogazione in oggetto, sulla base degli elementi di esclusiva competenza del Ministero della salute.

In merito alla problematica generale della protezione della popolazione dai campi elettrici e magnetici a frequenza industriale (cosiddetti campi ELF a 50 Hz), quali quelli generati dalle linee elettriche ad alta tensione (elettrodotti), l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), con il comunicato n. 263/2001, nel riportare le valutazioni dell'IARC (Associazione Internazionale per la Ricerca sul Cancro) sui possibili effetti cancerogeni dei campi a bassa frequenza (ELF), ha affermato che «non c'è nessuna evidenza convincente che l'esposizione ai campi ELF che sperimentiamo nei nostri ambienti di vita provochi un danno diretto alle molecole biologiche, compreso il DNA. Poiché non sembra verosimile che l'esposizione a campi ELF possa iniziare un processo cancerogeno, sono state condotte numerose ricerche per stabilire se non possa invece influenzare la promozione o la co-promozione del cancro. I risultati degli studi su animali condotti fino ad oggi suggeriscono che i campi ELF non siano né iniziatori né promotori del cancro».

Nel settore dei campi elettromagnetici prodotti da sorgenti ad alta frequenza (ripetitori radiotelevisivi, stazioni radio base per la telefonia cellulare, apparecchiature radar), la stessa OMS ha precisato che «nessuna delle recenti revisioni della letteratura ha concluso che l'esposizione ai campi a radiofrequenza prodotti dai telefoni cellulari o dalle stazioni radio base provochi alcun effetto negativo sulla salute. Sono comunque state identificate alcune lacune nelle conoscenze che richiedono ulteriori ricerche per giungere a una migliore valutazione dei rischi. (...)».

La Commissione internazionale per la protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ICNIRP) – organismo non governativo con rapporti ufficiali con l'OMS – che collabora al progetto internazionale sui campi elettromagnetici, avviato nel 1996, e la cui conclusione è prevista per il 2005, ha rielaborato specifiche linee guida in materia di limiti di esposizione a tutti i tipi di campi elettromagnetici (con frequenze comprese tra 0 Hz e 300 GHz) con lo scopo di prevenire solo gli effetti sanitari connessi ad esposizioni acute a breve termine, pur essendo le suddette linee guida determinate sulla base di analisi esaustive di tutti i dati scientifici.

La Commissione ritiene che, allo stato attuale delle conoscenze, le informazioni scientifiche sulla possibile cancerogenicità dei campi elettromagnetici siano ancora insufficienti per stabilire ulteriori valori limite, anche per la prevenzione degli effetti a lungo termine (effetti probabilistici o stocastici).

Con riguardo alle iniziative di ordine normativo, ai fini di una adeguata tutela della popolazione, sono stati emanati due decreti del Presi-

dente del Consiglio dei ministri, previsti dall'articolo 4, comma 2, lettera *a*), della legge quadro 22/2/2001, n. 36, concernenti la protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici.

Con tali decreti presidenziali, entrambi emanati in data 8/7/2003, vengono fissati i limiti di esposizione e di attenzione nonché gli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz), generati dagli elettrodotti, ed ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, generati a frequenze comprese tra 100 kHz e 300 GHz.

Gli schemi dei provvedimenti normativi, proposti dal Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio di concerto con il Ministero della salute, avevano ottenuto, nel corso dell'istruttoria procedimentale, dopo ampia ed approfondita discussione, il parere favorevole dell'Assemblea generale del Consiglio superiore di sanità, reso nella seduta del 24/6/2002.

Vanno, inoltre, segnalate le conclusioni cui è pervenuto il Comitato internazionale di valutazione per l'indagine sui rischi sanitari connessi all'esposizione ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici (CEM), istituito nell'anno 2001, a seguito di una direttiva del Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio, di concerto con i Ministri della salute e delle comunicazioni.

Il suddetto Comitato, nel proprio documento ufficiale, pubblicato dall'ANPA nel settembre 2002, ha dichiarato che «tutte le analisi delle informazioni scientifiche attualmente disponibili hanno indicato che, pur essendovi delle lacune nelle conoscenze che richiedono di proseguire l'attività di ricerca per migliorare ulteriormente la valutazione dei rischi sanitari, non c'è conferma che l'esposizione ai campi elettromagnetici al di sotto dei limiti indicati dalle linee guida dell'ICNIRP del 1998 abbia generato conseguenze sanitarie negative».

Per quanto riguarda le iniziative rivolte alla tutela dell'ambiente e della salute si ricorda che, ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 36/2001, le Regioni devono adottare piani di risanamento per adeguare, in modo graduale, e comunque entro i termini indicati da detta norma, gli impianti già esistenti ai limiti di esposizione, ai valori di attenzione ed agli obiettivi di qualità stabiliti.

L'articolo 7 ha previsto, inoltre, il catasto nazionale delle sorgenti fisse e mobili dei campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici e delle zone territoriali interessate, allo scopo di rilevare i livelli di campo presenti nell'ambiente; in coordinamento con i catasti regionali di cui all'art. 8, comma 1, lett. *d)*, sarà possibile realizzare una mappa delle fonti di emissione e monitorare costantemente l'intero territorio nazionale.

Con il decreto legislativo 1°/8/2003, n. 259 (Codice delle comunicazioni elettroniche), sono stati definiti, fra l'altro, i «procedimenti autorizzatori relativi alle infrastrutture di comunicazione elettronica per impianti radio elettrici (incluse anche le stazioni radio base GSM e UMTS)»; l'art. 87, in particolare, prevede che l'organismo, competente ad effettuare i controlli, individuato dall'ente locale, è tenuto ad accertare in ogni caso

la compatibilità del progetto di impianto, con i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità indicati nella legge già citata.

Si segnala che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28/3/2002 ha previsto la realizzazione di una rete di monitoraggio per la misura dei livelli campo elettromagnetico, emessi dagli impianti di telecomunicazioni a radiofrequenze, destinando a tale scopo oltre 20 milioni di euro.

La rete in questione è stata attivata dal Ministero delle comunicazioni – destinatario del citato finanziamento – d'intesa con il Ministero della salute; il Comitato strategico, di cui all'articolo 33 del decreto presidenziale citato, istituito per la definizione progettuale del sistema di monitoraggio e per l'approvazione delle relative linee guida, prevede la partecipazione del Ministero della salute, oltre a quella dei rappresentanti delle Regioni e Province autonome e degli altri enti locali interessati. Il Comitato si è insediato il 17 dicembre 2003 ed ha approvato, in data 27 gennaio 2004, il progetto in questione, unitamente ad una bozza di linee guida, che verranno emanate entro breve termine.

Il Ministro della salute
SIRCHIA

(8 giugno 2004)

SPECCHIA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che il maxi furto notturno ad una gioielleria in Corso Garibaldi a Brindisi ha riproposto il problema della sicurezza, soprattutto di notte, in una zona importante della città come quella del centro di Brindisi, regolamentata da tempo come area pedonale;

che nella notte tra domenica 18 e lunedì 19 gennaio 2004 tre automezzi sono stati incendiati nel centro abitato e nelle frazioni del Comune di Fasano (Brindisi);

che è necessario rafforzare la presenza delle forze dell'ordine sul territorio ed aumentare l'attività di vigilanza e prevenzione,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo.

(4-05904)

(20 gennaio 2004)

RISPOSTA. – Si comunica che sono tuttora in corso le indagini sul furto eseguito il 16 gennaio scorso ai danni di una gioielleria del centro di Brindisi, dove ignoti hanno rubato oggetti preziosi per un valore complessivo di circa 50.000 euro.

La vettura data alle fiamme nella serata del 17 gennaio, nella contrada «Monte Gianecchi» di Cisternino, risulta essere stata rubata ad Ostuni un mese prima.

In relazione a questo episodio e agli altri due analoghi cui l'onorevole interrogante fa riferimento, l'incendio dell'autocarro di proprietà di un autodemolitore di Fasano, avvenuto il 18 gennaio, e quello di un'altra autovettura, avvenuto il giorno dopo nello stesso Comune, si fa presente che i competenti Comandi territoriali dell'Arma dei Carabinieri hanno provveduto a riferire all'Autorità giudiziaria l'esito dei primi accertamenti.

Per i profili di pubblica sicurezza, inoltre, è stata intensificata la vigilanza delle zone centrali del capoluogo e sono stati concordati interventi mirati, anche con l'ausilio degli Istituti di vigilanza privata, che sono stati sensibilizzati al riguardo.

Più in generale, l'analisi degli episodi incendiari verificatisi negli ultimi tempi nella provincia di Brindisi ha evidenziato che essi non sono tutti riconducibili ad una matrice comune o ad un unico fenomeno criminale: e se, infatti, una parte può ricondursi al *racket* delle estorsioni. molti episodi appaiono riconducibili, piuttosto, a dissidi di natura privata; vi è anche un certo numero di casi da attribuire ad eventi accidentali e non dolosi.

Dai dati sugli incendi dolosi nella provincia emerge che quelli con motivazioni speculative, di vandalismo o di altro genere (comunque diverse da quella estorsiva) risultano in crescita a partire dall'anno 2000 (nel quale ne sono stati denunciati 105), mostrando una progressione regolare negli anni successivi (115 nel 2001, 127 nel 2002, 133 nel 2003); quelli, invece, incendiari o dinamitardi, di chiara matrice intimidatoria o estorsiva hanno avuto, negli ultimi anni, un andamento irregolare, con punte massime nel 1997 (42 episodi) e nel 2000 (41 episodi), e punte minime nel 2000 (con 17 episodi) e nel 2002 (con 20).

Per contrastare con più efficacia questo tipo di reati sono stati intensificati i servizi di prevenzione e sono stati pianificati specifici servizi di controllo del territorio, con particolare attenzione alle fasce orarie serali e notturne ed alle zone maggiormente a rischio, con il frequente impiego anche di equipaggi del Reparto Prevenzione Crimine «Puglia» della Polizia di Stato.

L'incremento delle attività di controllo del territorio e di quelle investigative ha comportato, nel 2003, un decisivo miglioramento dei risultati operativi nella provincia sia per quanto riguarda le persone denunciate per reati estorsivi (74 contro le 38 del 2002) o per associazione di stampo mafioso (25 contro le 21 del 2002), sia sul numero complessivo delle persone arrestate (1.230 a fronte delle 996 del 2002, con un aumento di oltre il 23,4%), con l'ulteriore conseguenza di una significativa diminuzione del reato più frequente, quello di furto, passato dagli 8.063 episodi del 2002 ai 7.774 del 2003.

Nel 2003, inoltre, sono stati catturati nella provincia di Brindisi 4 pericolosi latitanti, di cui 3 appartenenti alla criminalità organizzata.

Infine, per quanto riguarda gli organici delle Forze di polizia, si fa presente che alla data del 1° marzo scorso prestavano servizio nei vari uffici e reparti brindisini della Polizia di Stato complessivamente 657 dipen-

denti, a fronte di una previsione organica di 539, con una differenza positiva di 118 unità, pari al 22%.

L'Arma dei Carabinieri dispone a sua volta, nella provincia, di un Comando Provinciale da cui dipendono un Reparto operativo, 3 Compagnie e 23 Stazioni, con una forza complessiva di 550 militari.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(19 maggio 2004)

STANISCI. – *Al Ministro della salute*. – Premesso che:

la regione Puglia ha annunciato la chiusura del servizio psichiatrico di diagnosi e cura, ubicato presso l'ospedale Perrino di Brindisi;

la decisione è di una eccezionale gravità sia perché l'aria di Brindisi, la più vasta e popolata della provincia, comprende un terzo di tutta la popolazione provinciale, sia perché in essa l'epidemiologia psichiatrica è molto alta, per cui il servizio di psichiatria risulta essenziale e chiuderlo comporterebbe una ricaduta negativa e notevoli danni sulla popolazione, che vedrebbe penalizzata la possibilità di ricorrere ad assistenza psichiatrica;

il reparto di psichiatria ha inoltre bisogno del supporto della rianimazione, della cardiologia e di altri reparti, che presso l'ospedale Perrino sono funzionanti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno adoperarsi affinché la Giunta regionale pugliese riveda la decisione di trasferire il reparto di psichiatria dall'ospedale Perrino ad altra struttura, onde evitare disagi alla popolazione e rischi insiti nella patologia psichiatrica, propria di soggetti che sono i più deboli e che andrebbero assistiti in modo idoneo.

(4-05187)

(18 settembre 2003)

RISPOSTA. – Per effetto della disciplina normativa contenuta nella legge costituzionale 18/10/2001, n. 3, recante «Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione», il Ministero della salute non ha oggi alcun potere di tipo organizzativo e gestionale nei riguardi dei Servizi sanitari regionali.

Si risponde, pertanto, ai quesiti contenuti nell'atto parlamentare in esame, sulla base degli elementi acquisiti dalla Prefettura – ufficio territoriale del Governo di Brindisi – presso le competenti Autorità sanitarie della Regione Puglia.

È stato comunicato che con delibera del Consiglio regionale, sono stati assegnati alla Azienda USL BR1 di Brindisi, complessivamente, 30 posti letto nella disciplina di psichiatria, così ripartiti: 10 posti letto presso l'Unità operativa di psichiatria del presidio ospedaliero di San Pietro V.co,

10 posti letto presso l'Unità operativa di psichiatria dell'Ospedale «Perrino» di Brindisi e 10 posti letto presso l'Unità operativa di psichiatria del presidio ospedaliero di Ceglie M.ca.

Il nuovo piano di riordino della rete ospedaliera ha previsto, per la AUSL BR1, la realizzazione, nella Provincia, di tre presidi ospedalieri, mediante l'accorpamento di più stabilimenti:

1) P.O. Brindisi-Di Summa/Perrino – San Pietro V.co – Mesagne – Ceglie M.ca (riabilitazione);

2) P.O. Francavilla Fontana - Ceglie M.ca;

3) P.O Ostuni – Fasano.

Contestualmente sono stati disattivati 10 posti letto di psichiatria, ubicati nell'Ospedale Perrino, e si è proceduto ad aumentare da 10 a 15 posti letto le Unità operative di psichiatria degli stabilimenti di S. Pietro V.co e di Ceglie M.ca, per un totale di 30 posti letto, mantenendo invariato il livello assistenziale.

Il Ministro della salute
SIRCHIA

(3 giugno 2004)

STANISCI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive e dell'ambiente e della tutela del territorio*. – Premesso che:

sarebbe stato deciso dai responsabili di Trenitalia S.p.A. – divisione Cargo di escludere lo scalo ferroviario di Brindisi da quelli utilizzati per il trasporto del legno e che dal 10 gennaio 2004, pertanto, non si potrà applicare allo scalo brindisino l'accordo tra le ferrovie austriache e Trenitalia, in quanto lo scalo in questione non è incluso tra le 100 stazioni cosiddette «Gare de Bois»;

stante l'attuale situazione, il costo per il trasporto per aziende interessate per il 2004 passerebbe da euro 1541,100 a vagone a euro 3336,49;

questo riguarderebbe solo lo scalo brindisino, in quanto le stazioni di Lecce, Taranto e Bari continuerebbero ad essere idonee allo smistamento del legname;

Brindisi, sul cui territorio insistono importanti realtà produttive nel settore della lavorazione del legno, sarebbe ulteriormente emarginata nello scambio di merci tra paesi europei, con gravissime ripercussioni sul piano occupazionale;

il passaggio del trasporto delle merci dallo scalo ferroviario al trasporto su gomma avrebbe anche ripercussioni sull'ambiente,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle ragioni della decisione di Trenitalia di escludere il terminale brindisino dal trasporto delle merci;

se non ritengano di dover intervenire per scongiurare i rischi collegati alla trasformazione del trasporto, che sarebbero gravi sia sul piano dei costi dell'occupazione sia sul piano dell'impatto ambientale.

(4-05844)

(22 dicembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che i servizi di trasporto merci sono gestiti dall'impresa essenzialmente in regime di autonomia commerciale con conseguente necessità del rispetto di criteri di redditività ed efficienza, con effetti sulle politiche di prezzo praticate oltre che sulla modulazione dell'offerta.

Alcune forme di temperamento all'autonomia dell'azienda nel trasporto merci sono contenute nel Contratto di servizio nazionale, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha previsto alcuni specifici obblighi a carico dell'impresa ferroviaria finalizzati a contenere gli effetti dell'assenza di redditività per taluni tipi di servizi.

In particolare, per i trasporti sulle lunghe distanze – oltre i 1000 km – l'impresa ferroviaria applica un prezzo chilometrico comunque inferiore a quello di pareggio.

Va, inoltre, evidenziato che il riequilibrio modale costituisce, per il Governo, obiettivo di primario rilievo teso a ridurre gli effetti del vantaggio competitivo che caratterizza, in termini anche di minori costi, il trasporto su gomma rispetto al trasporto per ferrovia.

La leva principale della politica governativa è costituita dagli interventi previsti dall'art. 38 della legge n. 166 del 2003, di imminente attuazione, che tuttavia mirano ad incentivare soprattutto l'utilizzo del trasporto combinato accompagnato e non, fuori dunque dell'ambito del trasporto tradizionale a carro, in coerenza con finalità, logiche e strumenti delle politiche comunitarie in questo settore.

Sulla questione le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che la Divisione cargo di Trenitalia s.p.a. sta portando avanti, sulla base del progetto presentato in occasione dell'apertura della campagna commerciale 2004, la ristrutturazione del «traffico diffuso», ossia dei trasporti che impegnano carri singoli o a gruppi.

L'intervento per modificare e migliorare il funzionamento di questa tipologia di trasporto, che rappresenta una quota importante del traffico globale della Divisione, ha avuto principalmente due motivazioni di fondo: l'insufficiente qualità che spesso caratterizzava i servizi offerti alla clientela e gli alti costi di gestione che tali servizi rappresentavano per l'impresa ferroviaria.

In sostanza, di sovente, la Divisione si doveva confrontare con la necessità di effettuare spedizioni di modesti quantitativi di merce su itinerari che richiedevano tre interruzioni del viaggio in scali intermedi, con conseguenti forti oneri per manovre, per l'allungamento dei tempi per la riutilizzazione dei carri e per i noli dei carri esteri.

Per attenuare questi effetti negativi, la Divisione ha «ripensato» il sistema produttivo del «traffico diffuso», tenendo fermi tre presupposti: garantire i trasporti su tutta la rete abilitata alla circolazione delle merci; non aumentare i prezzi di riferimento previsti dalle condizioni generali di vendita (CGV) Trenitalia s.p.a., ma ottimizzare i costi di produzione del servizio; offrire prodotti più aderenti alle esigenze della clientela anche sotto l'aspetto economico. Inoltre, in tutti i casi resi possibili dalla struttura dei costi, effettuare sconti per incrementare i volumi.

E proprio per consentire sconti attraenti, il progetto elaborato dalla Divisione ha valutato che l'unica possibilità per «combinare» in maniera vantaggiosa questi tre elementi fosse offerta dalla concentrazione delle merci da trasportare su alcuni determinati scali di partenza, su specifiche relazioni da «punto a punto», secondo la stessa logica che guida i trasporti a treno completo.

Il progetto prevede che le destinazioni finali vengano raggiunte, dal «punto» di arrivo, attraverso un servizio di terminalizzazione via treno o via strada.

L'importante, soprattutto per la tratta finale, è usare la modalità che consente più qualità a minor costi e quindi camion o treno a scelta del cliente.

Questo meccanismo è stato applicato ai trasporti nazionali di legname, un prodotto ad alta «vocazione ferroviaria», che provenendo generalmente dall'estero su treni completi deve essere rispedito in quantità molto frazionate su tutto il territorio nazionale.

I trasporti di legname sono quindi tra quelli che maggiormente hanno sofferto delle disfunzioni tipiche del «traffico diffuso» e che hanno causato alti costi di produzione alla Divisione cargo.

Se si esaminano i «numeri» che in passato hanno caratterizzato i trasporti ferroviari di legname si comprende quanto fosse necessaria una razionalizzazione dell'impiego del treno: nel 2002 sono state trasportate 3,250 milioni di tonnellate con l'impiego di 80.000 carri; il prodotto è stato ricevuto da oltre 300 scali; il ciclo medio dei carri si è attestato sui 14 giorni; il trasporto a «traffico diffuso» ha riguardato il 95% del prodotto che ha viaggiato solo per il 5% su treni completi; la consegna finale è stata fatta per il 75% su strada.

Per razionalizzare, dunque, il «traffico diffuso» è stato disegnato un reticolo di scali, su cui attestare il traffico di legname denominato «gare de bois» (stazione del legname).

Anche lo scalo di Brindisi, specificatamente evidenziato nell'interrogazione, rientra nei 130 impianti del reticolo in questione.

Tali impianti sono stati selezionati in base a criteri di efficienza (significativi volumi di legname da trasportare, buona accessibilità per la ferrovia, disponibilità di sufficienti spazi, possibilità di fare terminalizzazioni anche via strada) e ulteriormente divisi su tre livelli: 29 «gare de bois» principali, dove sono anche previsti servizi integrati «porta a porta»; 62 «gares de bois» secondarie, dove lo scarico del carro ed il ritiro del pro-

dotto avvengono a carico del destinatario; 39 impianti dove è previsto il servizio accessorio della tradotta ferroviaria.

Il reticolo è entrato in funzione dal 1º febbraio 2004.

I clienti del settore che utilizzano per i loro trasporti questa «rete del legname» possono usufruire di sconti sulle tariffe previste dalle CGV ed il servizio loro offerto dalla Divisione Cargo sarà più efficiente perché i trasporti saranno organizzati su flussi controllati e programmati che «scorrono» sugli itinerari predefiniti di collegamento.

Per quanto riguarda invece i trasporti a carro con modesti volumi di merce, questi, non permettendo da un lato una compensazione dei costi e dall'altro comportando forti oneri produttivi (pagamento del noleggio di carri esteri, noli RIV nei trasporti internazionali, manovre negli scali intermedi e altre spese accessorie), possono essere effettuati soltanto con gli *standard* di servizio a prezzi pieni, quelli cioè previsti nelle attuali condizioni generali di vendita (CGV).

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(7 giugno 2004)

THALER AUSSERHOFER, KOFLER, PETERLINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che Danimarca, Svezia, Regno Unito, Costa Rica, Argentina e Senegal hanno firmato il protocollo addizionale della Convenzione ONU contro la tortura, adottata a New York il 18 dicembre 2002, che prevede l'istituzione di un comitato internazionale di esperti indipendenti autorizzati a ispezionare gli istituti di detenzione e le stazioni di polizia nei Paesi membri;

considerata l'importanza straordinaria di questo protocollo, che da un lato impedisce la pratica della tortura e dall'altro consolida il diritto e il dovere di ingerenza dell'ONU nella difesa dei diritti personali stabiliti dalle Convenzioni,

si chiede di sapere:

se non sia il caso di provvedere alla ratifica della firma del protocollo addizionale della Convenzione ONU sopra citata, adottata il 18 dicembre 2002;

se non sia il caso di prevedere anche in Italia l'introduzione, nel codice penale, del crimine della tortura.

(4-06498)

(31 marzo 2004)

Risposta. – La questione dei diritti umani nel mondo, ed in particolare il tema della tortura e di altri trattamenti inumani e/o degradanti, forma già da tempo oggetto di particolare attenzione da parte dell'Italia, sia in ambito Unione europea che all'interno delle Nazioni Unite.

A tale proposito si ritiene opportuno segnalare quanto segue.

Sono in vigore in Italia accordi internazionali a protezione dei diritti umani, che vietano la tortura nonchè ogni trattamento crudele, disumano e degradante.

Tale divieto è previsto sia nella Convenzione di Roma per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (art.3), ratificata dall'Italia il 26 ottobre 1955, sia nel Patto internazionale sui diritti civili e politici (art. 7) ratificato il 15 settembre 1978. Nel 1987 gli Stati membri del Consiglio d'Europa hanno adottato la «Convenzione europea per la prevenzione della tortura e delle pene o trattamenti disumani e degradanti», che istituisce un meccanismo di controllo particolarmente stringente mediante la costituzione di un Comitato europeo *ad hoc*, dotato di ampi poteri ispettivi in materia di trattamento delle persone in stato di detenzione.

Per quanto concerne il Protocollo addizionale alla Convenzione contro la tortura delle Nazioni Unite, la delegazione italiana, che ha partecipato al negoziato di messa a punto del testo, ha contribuito in modo determinante al processo di finalizzazione ed adozione dello stesso.

L'Italia condivide pienamente l'impostazione del Protocollo, che prevede l'istituzione di un Organo nazionale di prevenzione della tortura autonomo e indipendente, col compito di cooperare con l'organo internazionale istituito dal Protocollo, ovvero il Sottocomitato del Comitato per la prevenzione della tortura istituito ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite prima citata.

Il Protocollo è uno strumento giuridico internazionale molto innovativo, in quanto prevede visite e ispezioni da parte di esperti, con breve preavviso, negli Stati parti contraenti.

Il Protocollo addizionale alla Convenzione contro la tortura delle Nazioni Unite, adottato dall'Assemblea generale il 18 dicembre 2002, è stato firmato dall'Italia il 20 agosto 2003. L'avvio della procedura di ratifica dovrebbe essere imminente.

A tale proposito la Farnesina ha provveduto all'espletamento degli adempimenti tecnici di propria competenza e si mantiene in stretto coordinamento con le Amministrazioni dello Stato interessate.

Il Ministero degli affari esteri, inoltre, condivide pienamente l'opportunità di prevedere l'introduzione del reato di tortura nel codice penale italiano. Tale procedimento costituirebbe un adempimento rispetto a quanto disposto dall'art. 2 della Convenzione delle Nazioni Unite contro la tortura ed a quanto più volte raccomandato all'Italia, sia dal Comitato delle Nazioni Unite contro la Tortura, sia dal Comitato europeo per la prevenzione della tortura (CPT).

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

BONIVER

(1° giugno 2004)

VICINI. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

l'abitazione del signor Francesco Monaco è situata sotto la linea (campate 170-1729) dell'elettrodotto n. 377 (La Spezia – Parma –Vigheffio – S. Rocco);

nel 1994 una verifica dell'ARPA aveva stabilito che i campi elettrici ed elettromagnetici prodotti dalla linea in oggetto avevano superato sensibilmente la soglia di sicurezza; in conseguenza di ciò l'ENEL – Gruppo Terna – veniva chiamato alla bonifica dell'elettrodotto medesimo (spostamento della linea od innalzamento dei sostegni relativi alle campate 170-172);

nell'anno 2000 l'ENEL aveva preventivato e finanziato l'intervento tecnico di bonifica,

l'interrogante chiede di sapere per quali motivi l'ufficio competente del Ministero dell'ambiente, più volte sollecitato dal comune di Felino (Parma), non abbia ancora emesso il parere obbligatorio necessario per interventi di risanamento ambientale ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23/04/92.

(4-05665)

(25 novembre 2003)

RISPOSTA. – In riferimento a quanto riportato nell'atto di sindacato ispettivo di cui all'oggetto, riguardante il progetto di risanamento di una tratta dell'elettrodotto n. 377, si rappresenta quanto segue.

Il progetto di risanamento in oggetto era stato predisposto in base alle disposizioni contenute nei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 aprile 1995, e presentato dal proprietario dell'elettrodotto, società Terna del gruppo ENEL, al Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio.

L'entrata in vigore della legge 22 febbraio 2001, n. 36, al comma 2 dell'articolo 9 stabilisce che «Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 4, comma 4, i gestori degli elettrodotti presentano una proposta di piano di risanamento, al fine di assicurare la tutela della salute e dell'ambiente. I proprietari di porzioni della rete di trasmissione o coloro che comunque ne abbiano la disponibilità sono tenuti a fornire tempestivamente al gestore della rete di trasmissione nazionale, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'art. 4, comma 2, lettera *a)*, le proposte degli interventi di risanamento delle linee di competenza (...)». I progetti di risanamento elaborati in base ai disposti dei sopra citati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 aprile 1992 e 28 settembre 1995 erano stati sospesi in attesa dei decreti attuativi della legge n. 36 del 200l.

Il decreto previsto all'art. 4, comma 2, lettera *a)* sopra citato, che è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 200 del 29 agosto 2003, oltre a determinare la «Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle

esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti«, abroga con l'art. 8, in quanto incompatibili, le disposizioni dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 aprile 1992 e 28 settembre 1995, e pertanto, gli interventi di risanamento dovranno essere eseguiti in base a quanto stabilito dall'art. 9 della legge 22 febbraio 2001, n. 36, e sulla base delle disposizioni contenute nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 agosto 2003.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio
MATTEOLI

(28 maggio 2004)

€ 4,32