SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 119

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 1º al 7 luglio 2004)

INDICE

BASTIANONI: sulle funzioni dei consulenti del lavoro (4-06271) (risp. VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) *Pag.* 6783

BERGAMO: sui collegamenti ferroviari tra Milano e Venezia (4-05613) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6785

CICCANTI: sul programma filatelico (4-06593) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6786

CREMA: sulla società «Aprilia» (4-06621) (risp. VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) 6788

EUFEMI: sui servizi di trasporto di Trenitalia (4-05562) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6789

FASOLINO: sulla rimozione di un passaggio a livello a Napoli (4-06451) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6792

FRAU: sulla cancellazione di un programma televisivo (4-06400) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6792

MALABARBA, SODANO Tommaso: sull'impianto formazione treni di Napoli (4-02723) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) *Pag.* 6793

sulla previsione di treni speciali per la partecipazione ad una manifestazione nazionale (4-05968) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6796

MARINO ed altri: sulla società «Exide» (4-05928) (risp. VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) 6798

SODANO Tommaso: sulla società «Exide» (4-05929) (risp. VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) 6798

STIFFONI: su alcuni assegni intestati a Poste Italiane spa (4-06331) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni*) 6800

TATÒ: sulla Caserma «Rossani» (4-06328) (risp. MARTINO, *ministro della difesa*) 6801

ULIVI: sui collegamenti ferroviari da e per la stazione di Prato (4-05826) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*) 6802

TIPOGRAFIA DEL SENATO (350)

BASTIANONI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (finanziaria 2004), con il comma 54 dell'articolo 2, aggiunge due nuovi commi all'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340 (seconda legge annuale di semplificazione), ai sensi dei quali: «2-*quater*. Il deposito dei bilanci e degli altri documenti di cui all'articolo 2435 del codice civile può essere effettuato mediante trasmissione telematica o su supporto informatico degli stessi, da parte degli iscritti negli albi dei dottori commercialisti, dei ragionieri e periti commerciali, muniti della firma digitale e allo scopo incaricati dai legali rappresentanti della società.; 2-*quinquies*. Il professionista che ha provveduto alla trasmissione di cui al comma 2-*quater* attesta che i documenti trasmessi sono conformi agli originali depositati presso la società (...)»;

le nuove disposizioni, nell'elencare i soggetti ammessi al deposito in via telematica dei bilanci societari e degli altri documenti previsti dall'articolo 2435 del codice civile, non menzionano i consulenti del lavoro;

la mancata inclusione della categoria dei consulenti del lavoro tra i soggetti abilitati alla trasmissione telematica non sembra ragionevole considerando che essi sono professionisti dell'area economico-giuridica, già abilitati alla trasmissione delle dichiarazione dei redditi all'amministrazione delle finanze;

è opportuno inoltre ricordare che la consulenza in materia fiscale e societaria rientra tuttora tra le attività dei circa 22.000 consulenti del lavoro ad oggi iscritti all'Albo, che curano altresì i conseguenti adempimenti delle aziende assistite;

in tal senso, la suddetta omissione potrebbe configurare una discriminazione tra liberi professionisti dell'area economico-giuridica riguardo ad un'attività del tutto compatibile con la formazione e le competenze dei consulenti del lavoro, con effetti potenzialmente lesivi della loro professionalità,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga che la mancata inclusione dei consulenti del lavoro dall'ambito dei soggetti abilitati alle operazioni di cui all'articolo 2, comma 54, della legge n. 350 del 2003 possa in concreto configurare una discriminazione non giustificabile in relazione ai contenuti professionali richiesti per le medesime operazioni;

in tal caso, se il Governo non ritenga opportuno adottare una iniziativa volta a sanare la discrasia che si è venuta a creare per effetto della

norma succitata, riconoscendo in tal modo il giusto valore all'attività professionale dei consulenti del lavoro.

(4-06271)

(3 marzo 2004)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione in oggetto, per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il disposto dell'articolo 2, comma 54, della legge finanziaria 2004 appare stringente nell'individuare i commercialisti, ragionieri e periti commerciali quali unici soggetti contemplati dalla norma speciale.

Appare, comunque, di tutta evidenza che il comma 54 dell'articolo 2 della legge finanziaria non pone alcuna preclusione (né di converso alcuna esclusiva) per qualsivoglia ordine professionale (o intermediario abilitato) differente dai dottori commercialisti, ragionieri e periti commerciali, nello svolgimento delle attività di invio dei «dati» al registro delle imprese, in nome e per conto dei soggetti obbligati. È infatti insito nel dettato normativo che l'unica differenziazione per i soggetti ivi contemplati è quella di avvalersi delle modalità «dell'apposito incarico», di cui al predetto articolo 2, comma 54, mentre tutti gli altri soggetti devono essere espressamente delegati dall'obbligato mediante procura.

Tenuto infatti conto dell'altissima rilevanza pubblicistica dei dati immessi nel registro delle imprese soltanto mediante una modifica normativa del comma 2-*quater* dell'articolo 31 della legge n. 340/00 (modificato dal più volte richiamato articolo 2, comma 54) appare possibile estendere ad altri soggetti la modalità «dell'apposito incarico», prevista *ex lege* a favore solo dei dottori commercialisti, dei ragionieri e dei periti commerciali.

Inatti appare quanto meno *praeter legem* un atto amministrativo interno al Ministero delle altività produttive che estenda la facoltà (*lex specialis*) ad altre categorie, particolarmente con riferimento a soggetti estranei alle professioni liberali regolamentate e vigilate dal Ministero della giustizia, per i quali non sarebbe nemmeno possibile, alla luce della normativa vigente, il rilascio di un certificato di ruolo (di cui al combinato disposto degli articoli 27-*bis* e 29-*quinquies*) comprovante, per il tramite della sottoscrizione digitale, l'appartenenza ad uno specifico ordine. Il tutto, in particolare, tenuto conto della difficile riconducibilità agli istituti di diritto positivo del termine «apposito incarico», utilizzato nel citato comma 54 dell'articolo 2 della legge finanziaria 2004.

È in ogni caso opportuno e doveroso segnalare che il Ministero delle attività produttive, condividendo le istanze di cui all'atto di sindacato ispettivo in esame, già peraltro emerse in occasione di ordini del giorno, a soluzione anche del problema evidenziato, ha emanato in data 20 aprile 2004 la circolare interpretativa n. 3575/C.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
VALDUCCI

(24 giugno 2004)

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

la Società Trenitalia, con ampio risalto su stampa, radio e televisione ha, tra l'altro, evidenziato come vi siano 46 treni giornalieri sulla tratta Milano Venezia della divisione passeggeri

sui manifesti murali, inoltre, evidenzia la maggiore comodità e sicurezza del viaggio in treno rispetto ad altri vettori, in particolare nel periodo delle nebbie;

si tratta di un'iniziativa condivisibile e sostenibile se non fosse che, soprattutto nella fascia serale delle giornate lavorative, il collegamento Venezia SL/Milano C.le è assolutamente carente, in quanto l'ultimo treno utile per la città lombarda parte da Venezia alle ore 19.54. Nelle ore seguenti, infatti, parte da Venezia (ore 20.00) un treno Euronight che espleta esclusivamente servizio letti e cuccette per viaggiatori diretti all'estero ed un treno espresso (ore 22.43) che non effettua servizio viaggiatori a Milano C.le;

si precisa, infine, che il primo treno in arrivo nella città lombarda di prima mattina è previsto alle ore 08.55, un orario per molti già avanzato rispetto agli impegni di studio e lavoro;

si ritiene necessario, quanto meno, rendere giornaliero il treno IC n. 1508, che circola attualmente nei soli giorni festivi e parte da Venezia alle ore 20.54;

inoltre, si può istituire la fermata per servizio viaggiatori a Milano C.le dell'Espresso n. 358 (da Venezia a Brescia l'Espresso n. 358 svolge regolare servizio viaggiatori) e intervenire eventualmente sulla composizione del treno con l'aggiunta di carrozze,

si chiede di sapere quali azioni intenda intraprendere il Ministro in indirizzo considerato che un intervento significativo della divisione passeggeri sulla tratta Venezia – Milano, come proposto, oltre ad un discorso di socialità e funzionalità del servizio, porterebbe ad una maggiore affluenza sull'intera offerta.

(4-05613)

(13 novembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato spa hanno riferito che la programmazione dei servizi operata da Trenitalia spa sia nel segmento della media e lunga percorrenza passeggeri sia in quello dei servizi del trasporto regionale è fortemente orientata al mercato.

Pertanto, nella scelta dei servizi da offrire e delle fermate da assegnare si tengono nella massima considerazione i bisogni di mobilità espressi dai bacini di clientela interessati da una certa direttrice di traffico.

Da un'indagine di mercato, necessaria per effettuare la programmazione, si è potuto evidenziare come negli ultimi anni, sulla linea Milano-Venezia, si sia avuta una progressiva riduzione della domanda di spostamento nella fascia serale nel senso est-ovest.

In tale ottica, il nuovo orario in vigore dal 14 dicembre 2003 ha previsto la soppressione dell'IC 1508 (solo estivo) in presenza nella medesima fascia oraria dei giorni festivi, del treno IR 1706 in partenza da Venezia alle ore 21,07 con arrivo a Miano alle ore 0.30.

Circa la richiesta di fermata nella stazione di Milano del treno EXP 358 si ritiene che la stessa non si possa attuare sia in applicazione delle norme di sicurezza, che prevedono una progressiva riduzione delle fermate notturne (la fermata avverrebbe intorno alle 3,20 del mattino), sia a causa della scarsa appetibilità commerciale dell'orario stesso di fermata.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(2 luglio 2004)

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

che quest'anno ricorre il cinquantennale della rievocazione storica della Quintana, manifestazione *leader* nazionale nel campo delle rievocazioni storiche in costume fin dal 1986 (riconoscimento del Ministero del turismo e dello spettacolo);

che la Quintana di Ascoli Piceno, con i suoi oltre 1.500 figuranti in costume storico del '400, in questi anni ha rappresentato la città e la Regione Marche in prestigiosi appuntamenti nazionali ed internazionali (Olimpiadi di Roma del 1960, Expò di Montreal, giornate medievali di S. Marino, ecc.), facendosi interprete del retaggio storico e culturale delle genti picene;

che detta manifestazione, con la sua avvincente giostra del saraceno, viene da diversi anni ripresa da Rai Uno e trasmessa in diretta per la bellezza dei costumi, tutti rigorosamente realizzati in conformità ai dettami storici;

che da alcuni anni la giostra della Quintana di Ascoli Piceno è stata abbinata alla Lotteria nazionale;

che nella ricorrenza del suo cinquantennale sono state predisposte numerose iniziative atte a celebrare opportunamente l'evento, contribuendo al contempo alla promozione del territorio;

che ancora una volta detta manifestazione ha avuto l'Alto patronato del Presidente della Repubblica, che ha così inteso riconoscere l'alta valenza storica, culturale e sociale della Quintana di Ascoli Piceno;

che, in data 2.2.2004, è stata inoltrata dall'interrogante istanza per l'emissione di un francobollo da parte delle Poste Italiane in occasione della predetta ricorrenza;

che in data 24.3.2004, con lettera prot. n. 35186, la dott.ssa Marisa Giannini, direttrice della divisione filatelia delle Poste Italiane, faceva sapere che il programma filatelico era stato definito per l'anno 2004 il 9.12.2002, e che detto programma era stato però integrato con le riunioni della consulta per l'emissione delle CVP e la filatelia del 24 giugno e 27 novembre 2003;

che, pertanto, non poteva essere presa in considerazione la richiesta inoltrata dall'interrogante a favore della Quintana di Ascoli Piceno in data 2.2.2004,

si chiede di conoscere:

quali indirizzi e criteri informativi vengano dati dal Ministro in indirizzo per orientare la Consulta competente;

se la Consulta assuma le decisioni di competenza sulla base di criteri definiti *ex ante*, ovvero se proceda con valutazioni proprie sulla base delle richieste pervenute;

quali vincoli determini la decisione della Consulta in relazione al programma filatelico futuro;

a quale autorità spetti approvare detto programma e se detto programma rispetti prassi e criteri eventualmente stabiliti;

se la suddetta richiesta dell'interrogante possa essere prevista nella calendarizzazione delle prossime edizioni.

(4-06593)

(20 aprile 2004)

Risposta. – Al riguardo si ritiene opportuno far presente, in linea generale, che la Consulta per l'emissione di carte valori postali e la filatelia ha funzione consultiva sul programma annuale di emissione delle carte valori postali che viene predisposto, di norma, con due anni di anticipo sull'anno di emissione.

Come è noto le proposte che pervengono da qualsiasi soggetto (pubblico e privato) vengono sottoposte alla valutazione del predetto organo che si riunisce due volte l'anno e che, per l'anno 2004, ha già formulato il programma filatelico sin dalla riunione del 9 dicembre 2002 e successivamente integrato nel corso delle riunioni del 24 giugno e del 27 novembre 2003, occasione, quest'ultima, per approvare le emissioni relative al programma del 2005.

La Consulta, organo presieduto dal Ministro delle comunicazioni, esprime il parere sul programma annuale di emissione delle carte valori postali, le cui integrazioni sono, di norma, circoscritte a fatti eccezionali, imprevisti ed imprevedibili, di straordinaria valenza nel momento in cui sono decise.

Ciò premesso in linea generale, nel caso in esame è da rammentare che l'onorevole interrogante, con nota del 2002, aveva caldeggiato, senza tuttavia fare riferimento al cinquantennale della Quintana, l'emissione di un francobollo con tema «Ascoli città della Quintana» a seguito della richiesta avanzata dal comune di Ascoli Piceno.

Nell'occasione, purtroppo, la difficoltà di selezionare gli eventi tutti ugualmente degni di essere ricordati e, si ribadisce, nell'assenza dell'indicazione del cinquantennale della ricorrenza, non ha determinato il parere favorevole all'emissione da parte della Consulta stessa.

D'altra parte la ricchezza e l'entità numerica delle proposte presentate sono tali da comportare, a volte, incresciose ma inevitabili esclusioni,

con le quali non si intende certo mettere in discussione la valenza simbolica o l'interesse storico, artistico e culturale di volta in volta evidenziati dai proponenti, mentre la scelta di contenere il numero delle emissioni di carattere commemorativo e celebrativo – che, peraltro riflette un'esigenza rappresentata da tempo da tutte le categorie interessate – concorre a determinare l'eliminazione di temi, soggetti e ricorrenze pure meritevoli di considerazione.

A completamento di informazione si significa che la segnalazione in argomento è stata inserita nell'elenco delle proposte da presentare all'esame della Consulta per opportuna informazione.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(1° luglio 2004)

CREMA. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che l'Aprilia, *leader* nella produzione di motocicli, rischia la chiusura a causa di un forte indebitamento. Infatti i lavoratori sono da circa un mese in cassa integrazione a zero ore, e la produzione è ferma proprio in un momento in cui maggiore è la domanda di mercato;

considerato che la proprietà ha manifestato la propria disponibilità all'ingresso di nuovi *partner*,

l'interrogante chiede di conoscere se il Governo non ritenga opportuno attivare presso il Ministero delle attività produttive, come suggerito dalle organizzazioni sindacali, un tavolo di trattative affinché vengano esaminate le proposte della proprietà e delle banche al fine di giungere al più presto alla ripresa della produzione e alla riconferma del piano industriale, come suggerito dalle organizzazioni sindacali.

(4-06621)

(21 aprile 2004)

RISPOSTA. – La crisi della Aprilia è all'attenzione del Ministero delle attività produttive che, in piena sintonia con la Presidenza del Consiglio dei ministri, sta appoggiando la ricerca di una positiva soluzione della difficile trattativa che gli *advisor* della società stanno conducendo con il sistema bancario al fine di ottenere quel sostegno finanziario necessario alla ripresa delle attività produttive (di fatto arrestate da circa un mese) nonché alle iniziative di rilancio finalizzate al recupero dei necessari equilibri economici della gestione.

Appare evidente che lo sforzo degli *advisor* è fondamentale per la sopravvivenza della società, sia perché questo è il periodo dell'anno in cui è necessario accelerare le produzioni che hanno marcate caratteristiche stagionali, al fine di mantenere le acquisite posizioni di mercato, sia perché l'assetto produttivo di Aprilia, che fonda la sua attività sul supporto di un'ampia rete di fornitori, non tollererebbe l'interruzione prolungata di

tali rapporti. Infatti la mancata ripresa dell'attività produttiva della stagione 2004, oltre ai danni economici, porterebbe alla sfaldatura della rete produttiva e commerciale e rappresenterebbe per la società un *handicap* estremamente arduo da recuperare.

Gli *advisor,* d'intesa con la proprietà, hanno sin qui basato la loro azione sulla realizzazione di un piano industriale finalizzato alla razionalizzazione dei processi industriali nell'area produttiva, nella componentistica e nella ricerca e sviluppo di nuovi prodotti. Il Governo è impegnato a sostenere tale sforzo, il cui esito appare tuttavia incerto alla luce delle criticità che condizionano la sua realizzazione.

Il Ministero delle attività produttive si impegna, qualora occorra, e ove richiesto, ad aprire un tavolo di confronto con l'azienda e con tutti i soggetti coinvolti, al fine comunque di assicurare la continuità produttiva della stessa.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
VALDUCCI

(24 giugno 2004)

EUFEMI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per sapere se sia vero che Trenitalia osserva, per la produzione e fornitura dei propri servizi di trasporto, la Carta dei servizi che dettaglia gli obblighi della stessa verso la propria clientela e gli Enti Regionali che da quest'ultima acquistano servizi di trasporto.

Risulta all'interrogante:

che la stessa Trenitalia abbia dal 22 giugno 2003 soppresso, modificato e limitato servizi di trasporto senza darne preventiva comunicazione alla clientela e agli Enti Regionali;

che dallo scorso mese di agosto abbia soppresso servizi regionali senza darne preventivo avviso alla clientela, in palese contraddizione con quanto previsto dalla Carta dei servizi, che sancisce l'obbligo preventivo da parte della stessa di informare in tempo utile la clientela delle modifiche di orario;

che nel corso dell'attuale mese di ottobre siano in atto soppressioni di servizi di trasporto regionale comunicati alla clientela in maniera estemporanea con annunci in stazione giustificandole come «mancanza di materiale o personale».

Tali evidenze sono confermate dal ritiro dal mercato dell'orario ferroviario edito da Trenitalia e dalla sua sostituzione con un altro edito da privati che indica la quantità di modifiche effettuate dal 22 giugno 2003 mentre per le successive nessuna azione è stata intrapresa da Trenitalia,

si chiede quindi di conoscere:

la reale entità delle soppressioni, modifiche, limitazioni di treni avvenute lo scorso 22 giugno e quali siano state le azioni di Trenitalia mirate a comunicare tali variazioni alla propria clientela e al proprio personale che, ancora oggi, risulta essere sprovvisto di orari aggiornati;

quante e per quali motivi siano state le soppressioni di treni avvenute in ambito regionale dal mese di agosto ad oggi e per quale motivo detti collegamenti siano ancora oggi presentati dai sistemi di informazione al pubblico di Trenitalia (sia telefonici che in stazione che via Internet o televideo);

se, per le regioni che hanno stipulato convenzioni con Trenitalia per la fornitura di servizi, la loro soppressione abbia comportato la realizzazione di servizi su gomma affidati a società terze o controllate da Trenitalia.

(4-05562)

(10 novembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, occorre innanzitutto evidenziare che la problematica segnalata attiene al servizio regionale che per le Regioni a statuto ordinario, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, non è più di diretta competenza dello Stato.

Infatti i servizi di trasporto regionale sono oggetto di appositi contratti di servizio stipulati fra Trenitalia s.p.a. e le competenti autorità regionali. Di conseguenza per tali servizi non trova applicazione il contratto di servizio nazionale.

Ciò premesso, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno di recente riferito che 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.

Relativamente ai treni del trasporto regionale le variazioni adottate a giugno 2003 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, ecc) o a seguito della riapertura di linee interrotte per lavori (Aosta-Pré Saint Didier);

per circa 330 treni: piccole modifiche alla circolazione (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 della composizione dei treni o delle caratteristiche delle linee.

Circa la segnalazione dell'onorevole interrogante sulla mancanza d'informazione relativa alle variazioni d'orario di alcuni treni da giugno 2003 ad ottobre 2003, si fa presente che al fine di assicurare sia alla clientela sia al personale adeguato supporto informativo rispetto a tali modifiche, è stato comunque 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»;

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

Inoltre, a seguito della situazione di criticità determinata dalle variazioni nell'organizzazione del lavoro introdotte con l'entrata in vigore del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie del 1° settembre 2003, è stato necessario sostituire alcuni collegamenti con servizi su gomma.

Si è trattato di provvedimenti temporanei dei quali, anche in quest'ultimo caso, è stata data informazione sia alle istituzioni locali sia alla clientela con i consueti avvisi al pubblico.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(2 luglio 2004)

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

su richiesta di un invalido totale, residente a Nocera Inferiore in via S.S. Nocerina 132, che per accedere alla propria abitazione è costretto ad attraversare un passaggio a livello chiuso da una sbarra in zona Via Tetrarca, si è riunita la 7ª commissione consiliare della Provincia di Salerno per trovare delle soluzioni che abbattano queste barriere architettoniche;

la Commissione, dopo un sopraluogo, ha suggerito di rimuovere il passaggio a livello, vista anche la sua precarietà e pericolosità, o sostituendolo con uno automatico o, meglio ancora, realizzando una strada di servizio laterale, come suggerito dai tecnici della Rete ferroviaria italiana, a cura della stessa RFI,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire sollecitando le Ferrovie dello Stato Spa a realizzare la suddetta strada in tempi rapidi, in modo tale da agevolare alle persone invalide e anche a tutti i residenti l'accesso alle proprie abitazioni.

(4-06451)

(24 marzo 2004)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che il passaggio a livello, ubicato al km 1+089 della linea Codola-Nocera Inferiore in via strada statale Nocerina 132, è affidato ad un gruppo di abitanti che ne aprono e chiudono le sbarre secondo le loro necessità.

Per la soppressione di detto passaggio a livello sono state ricercate in passato soluzioni diverse, che tuttavia non hanno avuto concreta attuazione.

Recentemente, in accordo con gli interessati e le amministrazioni locali, è stato elaborato un progetto di massima prevedente la costruzione di una stradina asfaltata che si svilupperà parallelamente alla sede ferroviaria, sul lato destro di questa, e sarà realizzata su proprietà ferroviaria quale sedime di binario non più in uso dell'ex linea Bivio Nocera-Bivio Grotti.

I tempi previsti per gli adempimenti tecnico-amministrativi si stimano in circa 15/16 mesi.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(2 luglio 2004)

FRAU. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Per sapere:

quali siano i motivi che hanno portato i vertici della RAI a cancellare la trasmissione «Ballarò» prevista in onda per martedì 16 marzo 2004;

da chi sia stata assunta la decisione di ciò all'interno della RAI;

se non si ritenga che in un Paese come l'Italia, che già soffre fortemente per un *deficit* di pluralismo, ciò rappresenti un ulteriore grave *vulnus* al diritto dei cittadini di avere un'informazione quanto più ampia e pluralistica sia possibile, soprattutto in questi giorni drammatici per i tragici attentati di Madrid e con le conseguenti evoluzioni della politica internazionale seguite alle elezioni in Spagna di domenica scorsa;

quali iniziative il Governo intenda predisporre per fornire all'opinione pubblica dettagliate informazioni sul caso «Ballarò» e se non si ritenga necessario ed urgente procedere all'immediata ripresa della trasmissione.

(4-06400)

(17 marzo 2004)

RISPOSTA. – Al riguardo, allo scopo di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame si è provveduto ad interessare la concessionaria RAI. Quest'ultima, in relazione alla lamentata «cancellazione» della trasmissione televisiva «Ballarò» del 16 marzo 2004, ha comunicato che non è stata attuata alcuna cancellazione della citata trasmissione, in quanto – così come previsto dal palinsesto – era stato concordato con la Direzione di Rai tre di spostare la trasmissione «Enigma» da venerdi 12 marzo a martedì 16 marzo 2004, con lo scopo di dedicare la trasmissione «Ballarò», messa in onda anticipatamente venerdì 12 marzo, all'approfondimento dei noti tragici eventi legati agli attentati terroristici in Spagna.

La concessionaria ha, poi, reso noto di aver ritenuto di dover anticipare la puntata di «Ballarò» anche al fine di mandare in onda il programma «Enigma» martedì 16 marzo 2004 in coincidenza con la ricorrenza del rapimento dell'onorevole Aldo Moro e dell'uccisione della sua scorta ad opera delle «Brigate Rosse».

Secondo quanto riferito veniva stabilito di lasciare alla sola trasmissione «Ballarò» l'approfondimento, in data 12 marzo 2004, sugli attentati terroristici dl Madrid.

In conclusione, la RAI ha comunicalo che il tema delle elezioni politiche in Spagna e dei suoi riflessi a livello internazionale è stato ampiamente dibattuto ed approfondito nei programmi già previsti in palinsesto «Primo Piano», «Excalibur» e «Porta a Porta».

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(24 giugno 2004)

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

il giorno 14 giugno 2002 veniva inaugurato a Napoli l'IFT (impianto formazione treni) alla presenza dell'ingegner Vicedomini, quale re-

sponsabile dell'unità divisione passeggeri, manutenzione e trazione di Napoli, del signor Marano, capotecnico titolare dell'OMV Napoli, del signor Simeoli, capotecnico titolare OML di Napoli smistamento, oltre alle rappresentanze sindacali regionali;

l'IFT è stato costruito per la manutenzione ed il lavaggio degli ETR 500 ed è composto da 12 binari, 6 all'interno del capannone per la verifica e la manutenzione dei treni, 6 all'esterno per il lavaggio. I 6 binari del capannone non hanno protezioni (o pareti) laterali, i 6 esterni sono situati sul terrapieno e i manovratori e gli operai sono costretti ad operare a contatto di rifiuti di ogni tipo. Inoltre i lavoratori delle pulizie non sono stati istruiti rispetto alle nuove tecnologie per il lavaggio;

il personale che lavora all'IFT è composto dai manovratori dell'ex rimessa (2 per turno), da 4 operai dell'OML e dagli addetti alla verifica di Napoli centrale. Il turno di lavoro è a ciclo completo 24 ore su 24;

su disposizione dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato venivano agganciati tre locomotori (402.444-656) da trasportare nel capannone per dare inizio all'inaugurazione. Ad un certo punto gli stessi si impigliavano pericolosamente nelle strutture in ferro del capannone. Solo la prontezza di riflessi del primo tecnico evitava la tragedia;

in generale le condizioni lavorative sono particolarmente gravose per i lavoratori delle pulizie. In particolare gli operai che operano sui 6 binari all'interno del capannone sono i più esposti ai pericoli; infatti lì non esistono marciapiedi, i binari sono poggiati su cilindri di cemento armato onde permettere l'ispezione delle sottocasse. Anche le operazioni di aggancio e sgancio si effettuano sul vuoto. Inoltre mancano gli spogliatoi, l'acqua potabile, i gabinetti, le docce, un magazzino con gli attrezzi e i pezzi di ricambio,

si chiede di sapere se non si ritenga di intervenire e chiedere chiarimenti all'azienda riguardo alla sicurezza di un impianto appena inaugurato.

(4-02723)

(23 luglio 2002)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che il progetto esecutivo dell'impianto dinamico polifunzionale (IPD) di Napoli, fascio arrivi e partenze, è stato elaborato da Italferr s.p.a. su specifiche tecniche funzionali stabilite ed approvate da Trenitalia s.p.a. con riferimento alle esigenze manutentive cui l'impianto era destinato.

Nel 2001, pertanto, la committenza del progetto di costruzione dell'IPD in questione è transitata a Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. da Trenitalia per il completamento dell'impianto e dell'apparato centrale statico (APC) che, in prima fase, gestisce il fascio arrivi e partenze.

A conclusione della 1ª fase funzionale dell'IPD di Napoli nel mese di giugno 2002 il fascio arrivi e partenze di Napoli smistamento, costituito da 12 binari di cui 6 esterni e 6 sotto tettoia, è stato consegnato da

Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. alla Divisione passeggeri di Trenitalia s.p.a. che, allo scopo, aveva nominato una apposita commissione tecnica.

La prima fase di esercizio ha previsto il graduale trasferimento delle attività delle officine movimento veicoli (OMV) di Napoli centrale al fascio arrivi e partenze (F.A.P.) di Napoli smistamento.

Le attività da trasferire sono state quelle di manutenzione corrente programmata a treno completo (MCPTC), visita tecnica e pulizia sui treni della Divisione passeggeri e trasporto regionale.

L'attivazione dell'impianto ferroviario in questione è stata successiva a specifici verbali di consegna in gestione, sottoscritti tra Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e Divisione passeggeri, dei seguenti impianti:

opere civili, costituite dal fascio scoperto e coperto (tettoia);
armamento;
trazione elettrica;
sezionatori aerei;
luce e forza motrice.

Gli impianti elencati, quindi, sono di proprietà Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e Trenitalia – Divisione passeggeri ne gestisce l'utilizzazione.

Pertanto, considerato che Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., quale gestore dell'infrastruttura, è delegata alla definizione dei requisiti di sicurezza di qualsiasi attività che interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni nonché al controllo ed al mantenimento degli stessi nel tempo, ne consegue che la consegna di un impianto nuovo funzionale all'esercizio ferroviario ed alla circolazione dei treni costituisce necessariamente certificazione del rispetto degli *standard* di sicurezza prescritti.

L'inconveniente di cui all'atto di sindacato ispettivo si è verificato in data 15 giugno 2002, durante un'operazione di manovra per trasferire una composizione treno dal 5° binario sottotettoia verso la platea di lavaggio (binari scoperti) attraverso l'asta di manovra (lato Roma), comportando la successiva interruzione dei binari sottotettoia.

Infatti la macchina di manovra che trainava il materiale in questione, nell'impegnare il tratto di binario in corrispondenza delle passerelle sospese di verifica pantografi (lato Roma), ha interferito con le stesse per mancanza di adeguati franchi fra lo spiovente del tetto del rotabile e le relative passerelle.

Il movimento di manovra è stato eseguito nel pieno rispetto delle norme regolamentari.

A seguito di tale inconveniente sono state effettuate delle verifiche puntuali di sagoma su tutti i binari del fascio coperto utilizzando allo scopo una composizione di tre locomotive appartenenti a gruppi diversi (402 – 444 – 656) che sono state movimentate con tutte le cautele del caso.

Dagli atti documentali non risultano individuate responsabilità sull'occorso a carico di personale di Trenitalia o di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. né risultano contestazioni effettuate in merito.

Dopo l'inconveniente sono seguiti incontri congiunti con rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., Trenitalia ed Italferr per definire

i necessari interventi di adeguamento strutturale dell'impianto allo scopo di garantire la transitabilità in sicurezza dei rotabili sotto le passerelle sospese nonché tra i ballatoi esistenti negli interbinari sottotettoia.

Tutti gli interventi di modifica e di adeguamento sono stati ultimati entro il 30 settembre 2002.

La prima attivazione dell'impianto è avvenuta nel rispetto delle norme di sicurezza dei lavoratori previste dalle disposizioni vigenti in relazione alle attività previste al FAP.

A tutela della sicurezza dei lavoratori venne prodotto e distribuito agli interessati un opuscolo con le istruzioni e le prescrizioni di esercizio da osservare durante lo svolgimento delle attività.

All'epoca dell'accaduto i 6 binari sottotettoia non erano stati mai utilizzati per alcuna attività lavorativa o manutentiva mentre i 6 binari scoperti sono stati utilizzati solo per la sosta dei materiali che doveva effettuare il successivo treno di turno.

Su tali materiali sono state garantite solo operazioni di visita materiale, pulizia e aggio dei rotabili, attività che venivano svolte in totale sicurezza.

Per quanto attiene le condizioni logistiche (spogliatoi e/o refettori) e la disponibilità dei servizi igienici dedicati, durante la prima fase di attività fu stabilito l'utilizzo delle strutture esistenti negli impianti OMV e officine manutenzione locomotive (OML) in attesa dell'imminente completamento dei lavori di ristrutturazione in corso in ambienti dedicati per la struttura FAP.

I lavori di sistemazione logistica di locali e servizi sono stati completati entro il 30 novembre 2002.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(2 luglio 2004)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno*. – Premesso che:

sabato 12 aprile 2003 si terrà la giornata internazionale contro la guerra e nel nostro Paese è prevista la manifestazione nazionale a Roma «Cessate il fuoco» promossa dal Comitato «Fermiamo la guerra»;

la Direzione di Trenitalia, contattata dagli organizzatori nazionali e locali, sta ostacolando la concessione dei treni speciali e annuncia l'aumento in misura consistente dell'importo delle tariffe agevolate per permettere alle decine di migliaia di manifestanti di raggiungere Roma;

Trenitalia, inoltre, chiede che la metà dell'intero costo di ogni eventuale treno speciale venga versato anticipatamente, anziché al momento della partenza, condizione impossibile da soddisfare per i Comitati organizzatori locali, visto che si tratta di decine di migliaia di euro;

il Comitato «Fermiamo la guerra» ha annunciato l'intenzione di sospendere la trattativa con Trenitalia, visto l'atteggiamento di chiusura

della controparte. Allo stesso tempo denuncia l'irresponsabilità dell'azienda, che rischia tra l'altro di creare gravi disagi ai passeggeri, alle stazione e alla rete ferroviaria intera,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano intervenire presso la Direzione di Trenitalia affinché da parte della società venga assunto un atteggiamento di responsabilità e di disponibilità a un evento di massa, iscritto nei diritti costituzionali, su un tema così sentito e importante come la guerra.

(4-05968)

(27 gennaio 2004)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, circa l'istituzione da parte di Trenitalia di alcuni treni straordinari per la manifestazione nazionale tenutasi a Roma il 12 aprile 2003, in occasione della giornata internazionale contro la guerra, si fa presente che la società in argomento è andata incontro alle richieste dell'associazione «Fermiamo la guerra» concordando il numero dei treni speciali ed i relativi prezzi.

Infatti per quella circostanza sono stati effettuati i seguenti treni straordinari:

treno straordinario Napoli-Roma e viceversa (12 aprile):

partenza		arrivo	
Napoli C.le	h. 9.55	Roma T.ni	h. 12.00
Roma T.ni	h. 18.05	Napoli C.le	h. 20.10

treno straordinario HN 208 Siracusa-Palermo-Roma Ostiense e viceversa (notte 12/13):

partenza		arrivo	
Siracusa	h. 21.30	Roma Ost.	h. 9.42
Roma 0st.	h. 18.30	Siracusa	h. 6.30

treno straordinario Roma-Milano (Via Pisa) (notte 12/13)

partenza		arrivo	
Roma T.ni	h. 1.00	Milano	h. 12.15.

Per quanto riguarda le tariffe praticate sui treni citati, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che dai rilievi effettuati non si è riscontrato alcun aumento di tariffe agevolate. Per il treno straordinario Napoli-Roma e viceversa è stato praticato un prezzo di 2.500 euro per i 190 viaggiatori, pari ad un importo di 13,16 euro a persona.

Per il treno HN 208 Siracusa-Palermo-Roma Ostiense e viceversa che, a seguito di un accordo particolare con la C.G.I.L. regionale di Palermo, ha avuto una composizione di 11 vetture per 648 posti complessivi, il totale del corrispettivo previsto per il noleggio è stato fissato in 28.512

euro con IVA al 10% inclusa che non comprendeva il servizio di accudienza cuccette, svolto a cura dell'organizzazione richiedente.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(2 luglio 2004)

MARINO, MUZIO, PAGLIARULO. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

la multinazionale americana Exide ha annunciato la chiusura dello stabilimento di Casalnuovo con la conseguente perdita di 172 posti di lavoro e di oltre 100 nell'indotto;

questo fatto rappresenta un colpo durissimo per centinaia di famiglie e per un territorio già devastato dalla crisi e dalla disoccupazione;

numerosi e gravi episodi testimoniano dello stato di tensione che si sta vivendo in questi giorni e in queste ore nella zona, come il tentativo operato da un giovane operaio di darsi fuoco alla notizia del proprio licenziamento o come la più recente aggressione di un operaio durante un'assemblea all'aperto davanti ai cancelli dell'azienda;

l'azienda in oggetto è situata nella provincia di Napoli da oltre 70 anni, con produzioni qualitative e competitive a livello mondiale, che le hanno valso enormi successi, oltre a poter vantare bilanci finanziari sempre attivi;

la vicenda di questa multinazionale è per molti aspetti analoga a tante altre, in cui aziende hanno utilizzato al Sud ingenti risorse pubbliche e che poi, in nome di un'abusata quanto incontrollata libertà di impresa, hanno chiuso interi impianti e trasferito altrove le proprie attività,

si chiede di sapere se e quali iniziative si intenda porre in essere per trovare soluzioni immediate al grave stato di tensione sociale che grava su quei territori e per evitare la chiusura di un'azienda con le caratteristiche sopra descritte, combattendo la volontà dei dirigenti della multinazionale di sostituire produzione e posti di lavoro con una speculazione finanziaria.
(4-05928)

(21 gennaio 2004)

SODANO TOMMASO. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

la Exide, società multinazionale americana degli accumulatori, ha un suo stabilimento a Casalnuovo, in provincia di Napoli, e impiega circa 180 dipendenti, oltre a 100 addetti dell'indotto;

la direzione dell'azienda ha comunicato alle RSU, in data 16-1-2004, di volere cessare le attività, con il conseguente licenziamento di tutti i lavoratori;

la direzione aziendale sostiene una presunta antieconomicità dello stabilimento di Casalnuovo, per giustificare la cessazione delle attività,

unitamente ad un incremento dei prezzi del trasporto, che inciderebbero sui profitti;

la Exide ha costruito nel Veronese un impianto che realizza gli stessi prodotti di Casalnuovo;

alle preoccupazioni sul futuro produttivo della Exide si aggiungono anche quelle riguardanti l'uso dell'area industriale della fabbrica, un suolo di centotrentamila metri quadrati. Nell'opinione pubblica vi è il sospetto fondato che questo immenso spazio, ubicato a pochi metri dal centro cittadino, possa diventare oggetto di speculazione,

si chiede di sapere:

se non si ritenga gravissimo l'atteggiamento della Exide, che licenzia tutti i lavoratori del sito di Casalnuovo, non prospettando nessun alternativa alla perdita del posto di lavoro;

se non si ritenga "singolare" il fatto che la Exide apra un nuovo stabilimento nel Veronese che produce gli stessi prodotti dello stabilimento di Casalnuovo;

se non si ritenga di adottare tutti i provvedimenti necessari per scongiurare la cessazione delle attività e per un rilancio produttivo;

quali provvedimenti si intenda intraprendere per tutelare il lavoro e le aziende italiane dallo strapotere delle multinazionali, che molto spesso, dopo aver acquistato marchi italiani e "portafoglio" clienti, vanno via dal nostro territorio per trasferire le attività all'estero, penalizzando l'occupazione.

(4-05929)

(21 gennaio 2004)

RISPOSTA. (*) – Sulla vertenza Exide Italia si sono avuti numerosi incontri presso il Ministero delle attività produttive al fine di verificare tutte le possibili alternative alla decisione della predetta multinazionale di cessare le attività produttive nello stabilimento di Casalnuovo di Napoli.

Da questi incontri sono emerse le difficoltà in cui si dibatte l'azienda che, al di là della criticità che caratterizza l'attuale situazione dello specifico mercato, risente anche della situazione della casa madre americana, attualmente sottoposta ad un regime di amministrazione controllata. In tale contesto la multinazionale ha ritenuto di dover procedere alla chiusura di alcuni siti produttivi tra cui quello italiano di Casalnuovo per poter sostenere il piano di ristrutturazione avviato e che coinvolge tutti i Paesi ove la stessa e presente.

Alla luce di tale rigida posizione il Ministero delle attività produttive, d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei ministri, ha avviato una serie di incontri e di verifiche tecniche per individuare le reali opportunità di deindustrializzazione dell'area Exide.

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

In particolare sono state coinvolte l'ASI di Napoli e Sviluppo Italia Aree Produttive, che confermano il loro impegno ad avviare in tempi brevissimi una prima indagine conoscitiva delle citate aree ai fini di una loro valorizzazione. La società Exide da parte sua ha dichiarato la propria disponibilità a concedere una prelazione gratuita per sei mesi e nel rispetto del parametro del valore di mercato delle aree ai soggetti pubblici che saranno individuati per consentire il riutilizzo delle stesse.

Il Governo, di concerto con la Regione Campania, inoltre, ha ribadito l'impegno a mantenere aperto il tavolo di confronto e a definire e sostenere il piano complessivo di deindustrializzazione dell'area, anche attraverso l'utilizzo degli strumenti finanziari disponibili al fine di salvaguardare i livelli occupazionali.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
VALDUCCI

(24 giugno 2004)

STIFFONI. – *Ai Ministri delle comunicazioni e dell'economia e delle finanze.* – Per sapere:

se corrisponda al vero che numerosi assegni circolari, emessi da istituti di credito su tutto il territorio nazionale e per l'ammontare di decine di miliardi di vecchie lire, non sarebbero stati, negli ultimi anni, riscossi dal beneficiario Poste Spa, presso gli istituti di emissione;

se l'indiscrezione sia riconducibile alle recenti vicende relative al notevole ammanco riscontrato da una società di revisione contabile nel bilancio di Poste S.p.A.

(4-06331)

(10 marzo 2004)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno precisare che allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante nell'atto parlamentare cui si risponde, si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane la quale, in merito alla vicenda relativa a numerosi assegni circolari emessi da istituti di credito su tutto il territorio nazionale che «non sarebbero stati riscossi, negli ultimi anni, dal beneficiario Poste Italiane S.p.A. presso gli istituti di emissione», ha comunicato che la questione è destituita di fondamento, in quanto, nel caso particolare, si è trattato di una mera partita tecnica connessa alle procedure poste in essere per raggiungere una completa riconciliazione dei dati relativi al «negoziato/lavorato», per un periodo durante il quale le lavorazioni delle attività legate alla negoziazione e/o alla lavorazione degli assegni non consentiva, essendo di tipo quasi completamente manuale, il riscontro puntuale delle eventuali «squadrature», come invece accade attualmente.

La stessa società ha, poi, reso noto che solo dal mese di luglio 2001, a seguito della sottoscrizione di un accordo con l'ABI, l'azienda ha provveduto ad attivare nuove procedure interne per il trattamento degli assegni presentati all'incasso presso i propri sportelli.

A completamento d'informazione la medesima società ha comunicato che la nuova organizzazione tecnico-operativa, resa possibile dopo l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, n. 144, recante norme sui servizi di bancoposta, che ha di fatto equiparato Poste Italiane agli altri istituti bancari, ha consentito un controllo più approfondito sull'attività legata alla negoziazione degli assegni.

La società Poste Italiane in riferimento al periodo 1998/2001 ha ribadito che la procedura di negoziazione/lavorazione degli assegni bancari/circolari si svolgeva in maniera prevalentemente manuale, per cui l'azienda, allo scopo di riconciliare la contabilità generale con la contabilità operativa, ha svolto un'attività di quadratura dei flussi finanziari e contabili relativi agli assegni bancari/circolari negoziati in Poste Italiane e regolati in stanza di compensazione o direttamente con le banche trattarie/emittenti.

L'attività svolta è consistita in una verifica della corrispondenza tra il «negoziato» e il «lavorato» che ha consentito la riconciliazione o, nel caso in cui ciò non fosse stato possibile, la creazione di un partitario nel quale inserire tutti gli assegni che, per la loro definizione, necessitavano di informazioni da richiedere direttamente ai vari istituti trattari e/o emittenti.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(1° luglio 2004)

TATO'. – *Ai Ministri della difesa, della salute e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso:

che la Caserma Rossani per quanto è dato sapere è stata da alcuni anni dismessa dal Ministero della difesa;

che porzioni dei capannoni interni al suddetto presidio militare, realizzati al tempo in eternit, stante le segnalazioni pervenute da numerosi cittadini, versano in condizioni assai precarie;

che la cittadinanza residente nelle immediate vicinanze a detto presidio militare, come è noto esteso su 100.000 metri quadrati, manifesta preoccupazione per eventuali danni alla salute che potrebbero insorgere a seguito della presenza massiccia di eternit nel suddetto sito,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo consti che in passato il suddetto presidio militare sia stato oggetto di attenzione e/o di azioni di monitoraggio;

se al Ministro in indirizzo consti che da accertamenti e/o monitoraggi eventualmente effettuati in passato siano emersi elementi tali da fare supporre e/o temere che lo stato in cui versano le parti in eternit presenti

nel suddetto presidio militare possa costituire fonte di rischio per la salute pubblica, indi giustificare il diffuso allarmismo;

se il Ministro in indirizzo a salvaguardia della salute pubblica abbia già disposto che il suddetto presidio militare sia interessato da interventi finalizzati ad evitare la dispersione nell'ambiente, anche accidentale, di fibre di amianto;

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ed urgente disporre una ulteriore azione di monitoraggio, indi impegnare gli organismi competenti affinché sia accertato se lo stato in cui versano i capannoni interni al suddetto presidio militare, che come detto constano di porzioni realizzate in eternit, possa essere fonte di rischio per la salute pubblica;

se il Ministro in indirizzo in via precauzionale non ritenga necessario ed urgente impegnare gli organismi competenti affinché le porzioni dei capannoni realizzate in eternit siano protette, indi scongiurato il rischio di eventuali anche accidentali dispersioni nell'ambiente di polveri di amianto.

(4-06328)

(10 marzo 2004)

RISPOSTA. – L'Esercito ha già avviato un apposito programma a livello nazionale per la rimozione, lo smaltimento e la bonifica dei manufatti in *eternit* presenti all'interno delle infrastrutture militari, mediante specifici interventi.

In particolare, per quanto concerne la Caserma «Rossani» di Bari, i lavori in questione sono già affidati, mediante apposita gara d'appalto, ad una ditta specializzata.

Infatti, in seguito all'ordinanza del Sindaco di Bari, datata 9 marzo 2004, in data 28 aprile 2004 l'impresa aggiudicataria ha iniziato i lavori di bonifica mediante rimozione dei materiali contenenti amianto presenti nell'area.

I lavori dovrebbero terminare entro la fine del corrente mese di giugno.

Il Ministro della difesa
MARTINO

(1° luglio 2004)

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

tra i criteri che disciplinano i trasporti, la considerazione del numero di abitanti e delle presenze produttive nelle varie città è ritenuta basilare per la determinazione dei percorsi e degli orari dei treni;

Prato è la seconda città della Toscana e la terza dell'Italia centrale per numero di abitanti ed è il primo distretto industriale dell'Italia centrale;

a causa della limitatissima possibilità di scelta negli orari degli Eurostar da e per Prato, varie associazioni di categoria (industriali, artigiani, commercianti, ecc.) avevano fatto richiesta alle Ferrovie dello Stato, in aggiunta ai pochi treni già esistenti, di un nuovo treno Eurostar Roma-Prato durante la mattina nonché di un altro treno nel pomeriggio intorno alle ore 18,30;

la stessa situazione, se non peggiore, si riscontra nei collegamenti con Milano, in quanto esistono da Prato solo i due Eurostar del mattino (delle ore 6,16 e 7,24) verso Milano ed un solo treno da Milano per Prato nell'arco di tutta la giornata (ore 20,35);

il nuovo orario predisposto dalle Ferrovie dello Stato non solo non ha tenuto alcun conto delle richieste fatte, ma ha ridotto ad un solo treno Eurostar il già ristrettissimo elenco di quelli disponibili da Roma a Prato, sopprimendo l'unico Eurostar del pomeriggio delle ore 16,38,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto premesso e se non ritenga di dover intervenire per permettere alla città di Prato di essere equamente e proficuamente collegata con le altre città tramite treni, come gli Eurostar, che concedono margini temporali accettabili per gli utenti, soprattutto se appartenenti alle predette categorie.

(4-05826)

(18 dicembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che l'attuale offerta treni della media e lunga percorrenza da/per la stazione di Prato prevede per la relazione Prato-Roma e viceversa 13 coppie di collegamenti, di cui:

2 coppie di eurostar;
9 coppie di intercity;
1 coppia di EC;
1 coppia di EXP.

Si fa presente che a seguito della soppressione della fermata a Prato dell'eurostar 9476/9477 delle ore 8,39 (p. Vicenza h 5.38 – a. a Roma h 10.55) il collegamento della fascia mattutina è assicurato attualmente dai seguenti treni:

eurostar: partenza Bologna Centrale ore 6,38, arrivo Prato ore 7,28, arrivo Roma Termini ore 9,30;

eurostar: partenza Torino ore 6,00, arrivo Prato ore 9,44, arrivo Roma Termini ore 11,50.

Per venire incontro alle specifiche richieste dell'utenza, in linea con quanto rilevato dall'onorevole interrogante, il collegamento della fascia serale è assicurato, dal 1° aprile 2004, dall'eurostar 9478/9479 Roma-Vicenza che parte da Roma alle ore 18.05 ed arriva a Prato alle ore 20.04.

La relazione Prato-Milano e viceversa è assicurata da 9 collegamenti diretti in andata (2 eurostar, 6 intecity, 1 EXP) ed 8 collegamenti diretti nel percorso inverso (1 eurostar, 6 intercity, 1 EXP).

Sulla relazione Prato-Verona è attualmente in servizio una coppia di eurostar.

Sulla relazione Prato-Venezia sono presenti 3 coppie di collegamenti intercity.

Per quanto riguarda la relazione Prato-Napoli-Calabria/Sicilia si fa presente che la stazione di Prato è servita da 6 coppie di intercity da/per Napoli, di cui una coppia in proseguimento per Reggio Calabria, nonché una coppia di treni EXP da/per Agrigento.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(2 luglio 2004)