SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 177

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 1º al 7 dicembre 2005)

INDICE

CAMBER: sulla situazione degli italiani bloccati in Albania dopo il secondo conflitto mondiale (4-08971) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per le gli affari esteri)* *Pag.* 10301

DEL PENNINO: sulle modalità di informazione degli utenti del trasporto ferroviario (4-09014) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 10302

IOVENE: sul trasporto ferroviario regionale in Calabria (4-09129) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* *Pag.* 10304

TOMASSINI: sulla trasmissione dei segnali della radiotelevisione svizzera in lingua italiana (4-09673) (risp. LANDOLFI, *ministro delle comunicazioni)* 10307

TIPOGRAFIA DEL SENATO (350)

CAMBER. – *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

al termine del periodo di annessione dell'Albania all'Italia (1945) molti militari e funzionari statali italiani, con le loro famiglie, rimasero colà bloccati causa l'avvento del regime comunista ed il conseguente blocco delle frontiere;

solo nel 1991, dopo la caduta del regime stalinista di Enver Hoxha, fu possibile a questi connazionali ed ai loro congiunti rientrare in Italia, grazie ad un'operazione denominata CO.R.A. (Coordinamento Rimpatriandi dall'Albania), rientrando essi nel novero dei profughi di cittadinanza italiana ai sensi delle leggi 763/81 e 344/91;

gran parte di questi profughi è riuscita, in Italia, a trovare lavoro: peraltro l'età avanzata di molti di essi non consente loro il raggiungimento del requisito minimo contributivo ai fini previdenziali (15 anni);

la loro posizione previdenziale è aggravata dal fatto che fra Italia e Albania non esiste una convenzione in materia di sicurezza sociale che permetta di cumulare i contributi versati negli anni di lavoro svolti in Albania;

appare quindi assai verosimile che, dopo una vita di lavoro trascorsa fra le privazioni e le limitazioni del regime comunista albanese, questi concittadini debbano ricorrere, una volta posti in quiescenza, all'assegno sociale o a vedersi riconosciuta, nella migliore delle ipotesi, la pensione cosiddetta «minima»,

si chiede di sapere:

se siano allo studio, da parte del Governo, iniziative da assumersi nelle competenti sedi nei confronti del governo albanese per giungere alla stipula di una convenzione in materia di sicurezza sociale che consenta ai titolari della qualifica di profugo italiano dall'Albania di cumulare i contributi versati in Albania con quelli versati in Italia, dando così un concreto strumento operativo alle giuste aspettative di questi nostri connazionali;

in alternativa, quali «ammortizzatori sociali» possano essere verosimilmente attivati per consentire a questi connazionali una quiescenza di livello proporzionale alla vita di lavoro spesa in una situazione difficile e illibertaria.

(4-08971)

(30 giugno 2005)

Risposta. – La questione dei cittadini italiani rientrati dall'Albania è stata sottoposta in più di una occasione all'attenzione di questo Ministero

al fine di studiare, con le competenti Istituzioni nazionali, soluzioni che salvaguardino i diritti previdenziali e pensionistici connessi ai periodi di lavoro svolti in Albania dai nostri connazionali, che non vengono loro riconosciuti in assenza di una apposita convenzione bilaterale.

La questione riguarderebbe alcune centinaia di connazionali per i quali si sollecitano urgenti e concreti interventi di natura sociale, mirati a garantire validi trattamenti pensionistici.

Non esiste al momento alcun progetto di accordo di sicurezza sociale che consenta il riconoscimento automatico dei periodi lavorativi svolti in Albania dai nostri connazionali. È però il caso di evidenziare che l'apertura di trattative su tali progetti di accordo deve necessariamente essere inserita nel quadro della politica generale dell'Italia sugli accordi di sicurezza sociale con altri Paesi e che tale politica deve necessariamente tener conto delle diverse priorità sociali e delle compatibilità economiche.

I lavoratori albanesi occupati in Italia godono già della parità di trattamento con i lavoratori italiani. Inoltre, in caso di rimpatrio, gli stessi possono usufruire, all'età pensionabile dei trattamenti pensionistici sulla base di almeno 5 anni di lavoro in Italia (legge 189/2002).

Quanto alla tutela dei nostri lavoratori che si trasferiscono in Albania al seguito delle imprese italiane colà operanti, essa è garantita dal mantenimento del nostro sistema di sicurezza sociale per tutto il periodo dell'attività svolta in Albania e dal conseguente esonero dall'applicazione della legislazione sociale locale.

Esclusa quindi al momento la conclusione di un accordo di sicurezza sociale con il Paese balcanico, non si può che sottolineare, pur condividendo le legittime aspettative dei nostri connazionali rimpatriati dall'Albania, il diritto dei lavoratori a richiedere all'INPS un assegno sociale, ove sussistano i requisiti di cittadinanza italiana, di reddito e di residenza.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ANTONIONE

(30 novembre 2005)

DEL PENNINO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che dal 26 giugno sono in edicola nuovi orari prodotti da editori privati che evidenziano in copertina la presenza di ben 1000 treni cambiati rispetto al dicembre 2004 (inizio validità dell'orario in corso), mentre non si trovano pubblicazioni ufficiali di Trenitalia, si chiede di conoscere:

se sia vero che Trenitalia ha dallo scorso mese di febbraio cambiato orari di treni in diverse regioni e che ha modificato nel corso degli ultimi mesi gli orari e i percorsi di treni di media e lunga distanza eliminando servizi e limitando le percorrenze;

se a seguito degli intervenuti cambiamenti abbia provveduto ad ottemperare a quanto previsto dal contratto di servizio in essere che prevede la comunicazione e la diffusione delle informazioni alla clientela nelle di-

verse forme previste (annunci ai viaggiatori, pubblicazioni e tabelle orario di stazione);

se, alla luce della modifica di orari e servizi, Trenitalia ha provveduto a ritirare dalla vendita i propri orari e i supporti informatici messi in vendita utilizzati dalla clientela non vedente o ipovedente;

se sia stata data adeguata comunicazione alla clientela non vedente o ipovedente per ottenere l'integrazione ai supporti informatici per consultare l'orario dei treni, dal momento che questi risultano gli unici strumenti utilizzabili da questi utenti, in quanto il sito Trenitalia.com non risulta ancora loro accessibile;

se le informazioni relative ai servizi aggiuntivi previsti per l'estate e pubblicizzati dai *media* siano contenuti nelle pubblicazioni o nelle tabelle orario di stazione per consentire alla clientela di avere le informazioni necessarie ad acquistare detti servizi.

(4-09014)

(6 luglio 2005)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione 4-09014, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha riferito che sul sito *www.trenitalia.com* è stata predisposta un'apposita sezione dove sono visibili le variazioni in corso d'orario riguardanti l'offerta commerciale incluse quelle contingenti dovute ai lavori lungo le varie linee ed agli scioperi. Ciò proprio al fine di offrire costantemente una corretta ed esaustiva informazione alla clientela.

Inoltre tutti i canali di informazione dinamici – *call center, monitor* ecc. – sono continuamente aggiornati allo scopo di offrire le informazioni su eventuali modifiche intervenute.

Anche sui quadri murali degli arrivi e delle partenze esposti nelle stazioni interessate alla circolazione dei treni che hanno subito variazioni d'orario sono state apportate le puntuali e necessarie rettifiche. Per quanto attiene invece alle variazioni più significative e con maggiori impatti sulla clientela – ad esempio interruzione della linea per lavori di raddoppio e di ammodernamento – si è provveduto alla ristampa integrale dei quadri murali degli arrivi e delle partenze nelle stazioni interessate.

Peraltro, anche per l'orario in corso, sono stati inviati alle associazioni dei disabili non vedenti adeguati quantitativi di CD appositamente predisposti; in ogni caso Trenitalia S.p.A., allo scopo di rendere fruibile il proprio sito a tale clientela, ha avviato già dal luglio 2004 una collaborazione con una società esperta nell'accessibilità ai portali *on-line*.

Nel novembre 2004 è stato presentato il nuovo progetto di accessibilità al sito *www.trenitalia.com* ad alcuni rappresentanti di associazioni dei disabili non vedenti. In tale occasione si è proceduto alla consultazione dell'intero portale alla pagina «Accessibilità» al fine di verificare il lavoro svolto e raccogliere eventuali suggerimenti o indicazioni utili per migliorare ulteriormente la navigazione per la clientela disabile non vedente.

Da ultimo nel mese di marzo 2005 è stato pubblicato *on-line* il nuovo sito, rivisto nell'interfaccia grafica e nell'organizzazione dei contenuti,

progettato e realizzato seguendo le linee guida a livello internazionale in materia di accessibilità.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(6 dicembre 2005)

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

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

che i trasporti ferroviari in Calabria mantengono ancora oggi un'assoluta importanza sia per le varie esigenze dei cittadini che per lo sviluppo e l'economia dei territori;

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

che in Calabria c'è forte preoccupazione per il progressivo depauperamento della linea ferroviaria ionica, tanto che nel corso degli ultimi anni sono stati numerosi gli incontri e le iniziative da parte dei cittadini, amministratori locali e comitati per la difesa ed il potenziamento della linea ferroviaria ionica;

che con l'entrata in vigore dell'orario estivo Trenitalia ed RFI (Rete ferroviaria italiana) hanno deciso la cancellazione di alcune fermate dei treni a carattere regionale lungo la linea ionica catanzarese, con la conseguente chiusura di molte stazioni lungo la linea (Squillace, Montepaone, S. Andrea J., Badolato, S. Caterina J., Guardavalle);

che la soppressione delle fermate ha riguardato, nella tratta Catanzaro Lido-Reggio Calabria, i seguenti treni regionali: 34839, 8529, 35013, 34817, 34775, 34833, 34753, e nella tratta Reggio Calabria-Catanzaro Lido i seguenti treni: 34838, 34842, 12714, 8532, 34846, 34848, 35012, 34750, 34836, 35018;

che tale soppressione comporta notevoli disagi ai cittadini della zona nel raggiungere il capoluogo di Regione, Catanzaro, Lamezia Terme e i treni a lunga percorrenza. Per fare un esempio il treno per Lamezia Terme da Soverato parte alle ore 9.10 e arriva alle ore 11.07, l'Eurostar (treno 9384)per Roma parte da Lamezia alle ore 11.04;

che tale decisione priva di un servizio di enorme utilità i comuni costieri e montani della fascia ionica calabrese in pieno periodo turistico, nonché le migliaia di turisti che ogni anno raggiungono Squillace, S. Andrea J., Montepaone, Badolato, S. Caterina J., Guardavalle in provincia di Catanzaro e le vicine località di villeggiatura, tutte zone ad alta vocazione turistica;

che risulta allo scrivente che non sono stati attivati collegamenti sostitutivi su gomma;

considerato:

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

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

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

che già dalla metà degli anni Ottanta, anziché provvedere all'elettrificazione complessiva ed al raddoppio dei binari, per ammodernare una linea ferroviaria ormai centenaria, le Ferrovie dello Stato optarono per il lento e graduale impoverimento della ferrovia ionica;

che la zona ionica meridionale della Calabria ha un bacino di utenza superiore ai 300.000 abitanti e da anni è mal collegata al resto d'Italia;

che il mancato collegamento ferroviario con la fascia ionica calabrese, oltre ad arrecare un danno alle popolazioni residenti, arreca un danno agli operatori turistici della zona;

che da anni il servizio offerto da Trenitalia nella zona ionica calabrese è carente, con continue soppressioni di servizi, ritardi alcune volte incalcolabili, carrozze non adeguate, stazioni chiuse;

che i continui cambi di orario, la soppressione di treni e la cancellazione di alcune fermate creano numerosi problemi ai viaggiatori, sia pendolari che occasionali;

che occorre che tutte le parti in causa collaborino al fine di mettere in atto una concreta politica dei trasporti in grado di garantire un sistema di mobilità integrata,

si chiede di sapere:

se non si ritenga la scelta di Trenitalia di cancellare alcune fermate dei treni a carattere regionale lungo la linea ionica catanzarese, con la conseguente chiusura di molte stazioni lungo la linea (Squillace, Montepaone, S. Andrea J., Badolato, S. Caterina J., Guardavalle), proprio durante il periodo estivo, una scelta sbagliata;

quali iniziative si intendano mettere in atto al fine di far recedere la società Trenitalia dalla decisione adottata e ripristinare le fermate soppresse;

quali iniziative si intendano mettere in atto affinché la società Trenitalia garantisca un servizio adeguato, tenendo conto anche delle caratteristiche di quella particolare area geografica, la vastità dell'utenza, la condizione socio-economica e il periodo estivo.

(4-09129)

(20 luglio 2005)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione 4-09129, occorre premettere che le problematiche rappresentate riguardano servizi di trasporto di interesse regionale che, per le Regioni a statuto ordinario a seguito dell'attuazione del decreto legislativo 422/1997 come modificato dal decreto legislativo 400/1999, non sono più di diretta competenza dello Stato ma sono oggetto di diretta regolazione da parte delle Regioni medesime tramite appositi Contratti di Servizio stipulati direttamente con Trenitalia S.p.A..

Al fine comunque di fornire elementi di risposta agli specifici quesiti posti è stata interessata Ferrovie dello Stato S.p.A. che ha riferito quanto segue.

Dal 16 giugno 2005 al 15 settembre 2006 è stata prevista la chiusura della tratta ferroviaria Reggio Calabria Pellaro — Melito Porto Salvo per eseguire i lavori di raddoppio ed elettrificazione della linea. L'interruzione totale della circolazione è stata ritenuta indispensabile per accelerare l'esecuzione dei lavori che altrimenti avrebbero avuto una durata di gran lunga maggiore e ridurne l'impatto sul territorio.

Si tratta di un'opera di particolare rilevanza, soprattutto per la Calabria Jonica, attesa da molto tempo. ed il cui completamento consentirà la realizzazione di un efficiente servizio di tipo ferrovia urbana tra Reggio Calabria e Melito Porto Salvo con notevoli vantaggi in termini di frequenze e qualità del servizio.

Per assicurare i collegamenti ferroviari che transitano sulla linea jonica della Calabria anche durante il periodo di interruzione e contenere i disagi della clientel, Trenitalia S.p.A. ha messo a punto un programma di interventi sulla circolazione dei treni dell'intera tratta, i cui provvedimenti sono stati oggetto di alcuni specifici incontri promossi presso la Regione interessata. Ad essi hanno preso parte, oltre che a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentanti della Regione medesima, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli enti locali interessati, dell'associazione dei Comuni della Locride, delle organizzazioni sindacali e di alcuni comitati espressione del territorio.

In tale sede sono stati esaminati i molteplici aspetti della problematica e definite le opportune iniziative tra cui, in particolare, il mantenimento anche durante il periodo di interruzione della linea dei collegamenti diretti della Calabria Jonica con Milano e Roma, i cui treni hanno origine/destinazione Melito Porto Salvo, ed il ripristino, dal 1º ottobre 2005, anche del collegamento diretto da/per Torino via tirrenica a seguito del completamento dell'attrezzaggio dell'officina manutenzione rotabili di Catanzaro Lido.

Peraltro, si è dovuto rivedere l'orario dei treni a carattere regionale in modo da garantire un'adeguata mobilità alla clientela. In particolare è stato adottato un nuovo orario cadenzato sulla tratta interessata ed è stato introdotto nel basso Jonio un servizio metropolitano tra le stazioni di Roccella Jonica e Locri. Inoltre, al fine di velocizzare le tracce orarie per alcuni treni, si è reso necessario diminuire il numero di fermate in quelle stazioni nelle quali la frequentazione risultava di poche unità avendo

cura di mantenere in ogni caso le fermate anche in queste ultime stazioni all'interno delle fasce orarie pendolari.

È stato infine attivato un tavolo tecnico tra l'Assessorato regionale ai trasporti e Trenitalia S.p.A. che sta operando all'implementazione dell'attuale offerta da realizzarsi attraverso l'introduzione di ulteriori servizi di tipo metropolitano, laddove si registra una cospicua domanda da parte della clientela, continuando comunque a garantire il servizio in fascia pendolare anche nelle stazioni che presentano una domanda debole.

L'obiettivo è quello di sviluppare un sistema a rete in grado di soddisfare le esigenze di mobilità del territorio anche per effetto dell'integrazione con altri vettori su gomma e su ferro.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(30 novembre 2005)

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

nelle aree del nostro Paese prossime al confine svizzero è possibile ricevere e vedere i canali della radiotelevisione svizzera in lingua italiana, in particolare della RTSI;

l'attuale di diffusione del segnale è molto vasta, va da Como a Novara, coprendo la provincia di Varese, e comprende oltre 700.000 utenze;

considerato che:

l'area geografica tranfrontaliera italiana e svizzera colloquiano e collaborano quotidianamente, tanto che hanno creato una specifica comunità di lavoro regio insubrica, realtà che comprende 189.000 imprese e 1.132.000 occupati, con un saldo attivo nella bilancia commerciale di 17 miliardi di franchi ed un fatturato di 100;

la Regio Insubrica comprende il Cantone del Ticino, le province di Como, di Lecco, di Novara, di Varese e di Verbano-Cusio-Ossola, con una popolazione di circa due milioni e mezzo di abitanti;

la comunità regio insubrica rappresenta una ricchezza culturale e tradizionale, nonché uno strumento di lavoro, tesa allo sviluppo economico e sociale di tutta la zona interessata;

nata per riscoprire le radici storiche della regione interessata è divenuta una realtà istituzionale dal 1995 con l'istituzione della «comunità lavoro», nata da un forte senso di appartenenza e condivisione nel campo della mobilità di professionisti e lavoratori, della collaborazione nel campo dell'istruzione, della sanità, dei trasporti, delle comunicazioni, della tutela ambientale, culturale e storica;

tali elementi di collaborazione nel tempo sono stati concretizzati con la stipulazione di numerosi trattati bilaterali tra la nazione italiana e quella svizzera nelle materie su indicate;

non può sfuggire, quindi, l'importanza che in tale rete di quotidiani e basilari rapporti rivestono anche la corretta trasmissione e ricezione televisiva,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ed urgente adottare i provvedimenti che riterrà più opportuni al fine di attribuire alla trasmissione dei segnali di confine in lingua italiana la necessaria tutela, qualificando il canale svizzero come un canale protetto, assumendo i conseguenti provvedimenti di carattere tecnico-operativo.

(4-09673)

RISPOSTA. – Riguardo all'interrogazione si fa presente che la società SSR (Società svizzera di radiotelevisione) è l'azienda di servizio pubblico svizzera che produce e distribuisce programmi radiofonici e televisivi su tutto il territorio della Confederazione.

Alla SSR fanno capo le società regionali radiotelevisive delle quattro regioni linguistiche svizzere; la società regionale di lingua italiana è la RTSI – Radiotelevisione della Svizzera italiana – nei confronti delle cui trasmissioni non risultano, allo stato attuale, segnalazioni di situazioni interferenziali.

Ciò premesso, in merito alla richiesta di adozione di provvedimenti volti ad attribuire alla trasmissione dei segnali RTSI la necessaria tutela, qualificando il canale svizzero in parola come canale protetto, si ritiene opportuno precisare che la protezione o tutela è adottata, ai sensi della vigente normativa, nei confronti delle minoranze linguistiche storiche di cui alla legge quadro n. 482/1999, recante «Norme in materia di tutela delle minoranze linguistiche storiche»; a titolo di esempio, si fa presente che nella provincia del Verbano-Cusio-Ossola, insistono, nei Comuni di Valstrona, Macugnaga, Formazza, Baceno, Premia e Ornavasso, le comunità dei Walser, popolo di origine germanica.

Ai sensi dell'articolo 30, comma 2, del decreto legislativo n. 177/2005, recante il testo unico della radiotelevisione, è consentito, previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni, l'esercizio di emittenti televisive i cui impianti (di bassa potenza, *max* 200 ERP) sono destinati esclusivamente alla ricezione ed alla trasmissione via etere simultanea ed integrale di segnali televisivi di emittenti estere in favore delle minoranze linguistiche riconosciute.

L'autorizzazione rilasciata ai comuni, alle comunità montane e ad altri enti locali o consorzi di enti locali, ha estensione limitata al territorio in cui risiedono le minoranze linguistiche riconosciute, nell'ambito della riserva di frequenze prevista dall'articolo 2, comma 6, lettera *g),* della legge 31 luglio 1997, n. 249.

Da quanto sopra emerge che per i segnali emessi dalla RTSI sussistono accordi internazionali fra le amministrazioni dei due Paesi che regolamentano le relative irradiazioni: ulteriori protezioni appaiono, pertanto,

non praticabili stante il quadro delle tutele già previste dalla menzionata normativa.

Il Ministro delle comunicazioni
Landolfi

(1° dicembre 2005)

€ 0,50