

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 17 al 23 luglio 1997)

INDICE

BERNASCONI ed altri: sugli esami di idoneità all'esercizio delle funzioni di direzione delle strutture e aziende sanitarie (4-03144) (risp. BINDI, <i>ministro della sanità</i>)	Pag. 2866	sulla carenza di organico nell'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Cuneo (4-02616) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 2878
BOCO: sulla situazione del cittadino israeliano Mordechai Vannunu (4-04520) (risp. SERRI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	2868	CAMPUS ed altri: sulla determinazione dei canoni dovuti dalle società concessionarie della gestione parziale aeroportuale (4-01243) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2879
BONATESTA: sulla pericolosità degli attraversamenti della variante dei Cimini (4-05207) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>)	2870	CARCARINO ed altri: sul programma di definizione del fermo biologico sulla pesca (4-00086) (risp. PINTO, <i>ministro per le politiche agricole</i>)	2882
BONAVITA: sulla strada statale n. 67 in provincia di Forlì (4-05655) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>)	2870	CARCARINO ed altri: sulla controversia civile la cui controparte è la Banca popolare dell'Irpinia (4-04956) (risp. FLICK, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	2884
BORNACIN: sui limiti di esenzione previsti per i mezzi di trasporto di merci pericolose (4-02049) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2872	sulla realizzazione del Parco marino di Punta della Campanella (4-06885) (risp. CALZOLAIO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i>)	2885
sul ripristino del treno n. 6201 Sestri Levante-La Spezia (4-02809) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2872	CARUSO Antonino ed altri: sulle riduzioni delle tariffe ferroviarie per alcune categorie di viaggiatori (4-01977) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2886
BORTOLOTTI: sulla vicenda del signor Massimo Nardello (4-04258) (risp. FASSINO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	2874	CARUSO Luigi: sul personale del Corpo di polizia penitenziaria (4-03425) (risp. FLICK, <i>ministro di grazia e giustizia</i>)	2888
BRIGNONE: sull'aeroporto di Cuneo (4-00781) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2875		

23 LUGLIO 1997

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 44

CASTELLI: sui finanziamenti alla società Costa crociere (4-03768) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) Pag. 2889	LUBRANO di RICCO: sulla soppressione della biglietteria della stazione di Frattamaggiore (4-01745) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) Pag. 2918
CAZZARO: sul quadruplicamento della tratta ferroviaria Mestre-Padova (4-02727) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2891	MARINO ed altri: sulla società Tourship Italia spa (4-03026) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2919
CORSI ZEFFIRELLI: sulle nuove targhe automobilistiche (4-00785) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2893	MICELE, VELTRI: sull'immissione in ruolo di personale presso il CNR (4-01180) (risp. TOGNON, <i>sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica</i>) 2920
CORTIANA: sui criteri di scelta nella distribuzione dei quotidiani sul Pendolino (4-01906) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2894	MONTAGNINO: sugli acquisti e sulle commesse effettuati dalle Ferrovie dello Stato spa (4-02160) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2922
CUSIMANO: sulla proposta di ripristino del collegamento marittimo Catania-Genova (4-03051) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2894	MONTELEONE: sulla strada statale n. 407 nel comune di Bernalda (Matera) (4-05016) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2925
sull'importazione del tonno (4-05431) (risp. PINTO, <i>ministro per le politiche agricole</i>) 2896	sugli incidenti verificatisi sulla strada statale n. 106 in provincia di Matera (4-05084) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2927
DEMASI ed altri: sull'Ente poste (4-06103) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 2897	NAPOLI Roberto: sulla presenza di amianto in alcuni vagoni delle Ferrovie dello Stato nella stazione di Battipaglia (4-02803) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2928
DOLAZZA: sui controlli tributari fiscali e contabili nei confronti di enti e società pubbliche o a partecipazione statale (4-01994) (risp. VISCO, <i>ministro delle finanze</i>) 2899	PEDRIZZI ed altri: sulla cessione da parte delle Ferrovie dello Stato del dopolavoro ferroviario (4-02677) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2929
sul Centro italiano di ricerche aerospaziali (4-02527) (risp. TOGNON, <i>sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione e per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica</i>) 2903	PERUZZOTTI: sulla società Mediatel (4-04463) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 2932
FILOGRANA: sul problema dei profughi albanesi (4-05124) (risp. FASSINO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2907	PIATTI, GAMBINI: sull'istituzione degli uffici del lavoro nelle province di Lodi e Rimini (4-01216) (risp. TREU, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>) 2935
LAGO: sul finanziamento per il completamento della superstrada Valsugana (Vicenza) (4-05021) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2910	PIERONI: sui lavori di sistemazione della A/14 nel comune di Fermo (Ascoli Piceno) (4-04987) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2936
LA LOGGIA, SCHIFANI: sull'accordo sui trasporti internazionali delle derrate deteriorate (ATP) (4-02640) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2911	sul rispetto dei diritti umani nella Repubblica islamica (4-05169) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2938
LAURO: sulla pubblicazione del disegno di legge n. 430 del 1996 (4-01633) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2914	PIERONI, BOCO: sul mancato rispetto dei diritti umani in Cina (4-05197) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2940
LO CURZIO: sulla linea ferroviaria Modica-Ragusa-Gela (4-00587) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2916	

23 LUGLIO 1997

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 44

PREIONI: sulla linea ferroviaria Milano-Domossola (4-02500) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) Pag. 2942	SPERONI: sull'illuminazione autostradale (4-03250) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) Pag. 2958
RUSSO SPENA: sulla vendita degli alloggi delle Ferrovie dello Stato (4-02504) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2944	STANISCIA: sull'applicazione dell'orario ridotto degli uffici postali in alcuni comuni della provincia di Chieti (4-04563) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 2958
sull'uccisione di Giacomo Turra, avvenuta in Colombia (4-04896) (risp. FASSINO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2947	TOMASSINI: sulla realizzazione di un parcheggio e di un ufficio turistico presso la stazione di Varenna Esino (4-02692) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2960
SARTO: sul quadruplicamento della tratta delle Ferrovie dello Stato Mestre-Padova (4-02762) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2948	VENTUCCI: sul rimpatrio degli extracomunitari immigrati clandestinamente in Italia (4-03787) (risp. FASSINO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2961
SELLA DI MONTELUCE: sulla linea delle Ferrovie dello Stato Biella-Novara (4-03239) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2951	VERALDI: sul completamento della caserma Polstrada di Catanzaro (4-04480) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2963
sulla procedura di allocazione delle risorse per le aree depresse (4-04374) (risp. MACCIOTTA, <i>sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>) 2952	WILDE ed altri: sugli oneri sostenuti per gli incarichi assunti dall'ingegner Vaciago nel nuovo modello organizzativo delle Ferrovie dello Stato (4-02085) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2964
SERENA: sullo sblocco della chiusura SACE verso l'Algeria (4-03073) (risp. SERRI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 2955	ZANOLETTI: sulla riapertura al traffico della tratta ferroviaria Beinette-Mondovì (4-03153) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 2966
sull'erosione del litorale veneto (4-05182) (risp. COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i>) 2957	

BERNASCONI, CAMERINI, PARDINI, DANIELE GALDI, MIGNONE, VALLETTA. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'8 agosto 1996 è comparso, firmato dall'allora ministro Elio Guzzanti, il decreto ministeriale n. 413 del 16 maggio 1996, che disciplina gli esami di idoneità nazionale all'esercizio delle funzioni di direzione delle strutture e aziende sanitarie;

che in data 22 ottobre 1996 sulla *Gazzetta Ufficiale*, 4° serie speciale n. 85, è stato pubblicato, a firma del dirigente generale del Ministero dottor D'Ari, il bando del 5 ottobre 1996 per la partecipazione a tali esami;

che di conseguenza in tutti gli ospedali e aziende sanitarie italiane decine di migliaia di medici e laureati dei ruoli sanitari hanno intasato gli uffici con richiesta di certificati e attestati da allegare alla domanda di esame;

che contemporaneamente sono partite iniziative di preparazione a prezzi di mercato (milioni di lire per pochi giorni di corso), che vedono peraltro tra il personale docente funzionari del Ministero della sanità;

che le idoneità di dirigenza previste dalla attuale normativa italiana costituiscono un retaggio di sistemi centralistici e dirigitici, riproposti e calati in un contesto sanitario che si vorrebbe più liberista ed aziendale, soprattutto più responsabilizzante i livelli decentrati di governo della sanità;

che il previsto procedimento di accesso ai ruoli dirigenziali sanitari, basato sull'inserimento dei candidati in un registro nazionale (analogamente a quanto originariamente previsto dai decreti legislativi di riordino del Servizio sanitario nazionale per i direttori generali, subito modificato dopo un infelice tentativo di applicazione), è ingiusto ed illogico:

ingiusto perchè discriminante tra strutture pubbliche (che necessitano di idoneità di dirigenza) e strutture private (che non hanno vincoli normativi), contravvenendo così al criterio di competitività dei decreti di riordino, che chiede regole certe ed uguali per le aziende pubbliche e private in concorrenza;

ingiusto perchè produce nel sistema sanitario nazionale disparità di accesso tra dirigenti sanitari o del ruolo sanitario ed altre dirigenze (ad esempio direttori generali ed amministrativi);

non logico in quanto si tratterebbe di una idoneità rilasciata una volta per tutte, valida per decine d'anni e per situazioni anche molto diverse tra loro;

non logico perchè non compatibile con la normativa europea, in un contesto politico di ingresso a pieno titolo dell'Italia nell'Unione europea;

non logico perchè la prova d'esame è ancora nozionistica e non adatta a verificare le capacità manageriali indispensabili alla moderna dirigenza sanitaria;

che queste idoneità sono inoltre non compatibili con le nuove indicazioni normative e contrattuali sull'accesso e recesso alle posizioni dirigenziali di secondo livello, che dovrebbero invece basarsi su verifiche preventive e periodiche delle capacità e dei risultati in relazione alla specifica funzione e temporalità;

che vi è poi una palese contraddizione riguardo le specifiche idoneità, tale che direttori sanitari di aziende USL o ospedaliere dovrebbero sostenere due diverse idoneità nella stessa disciplina per svolgere funzioni molto simili,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda assumere il Ministro per verificare la congruità di queste norme con la riforma in atto della sanità;

se non si ritenga opportuno valutare la completa eliminazione di queste idoneità e comunque, nelle more di scelte definitive, sospendere in via preliminare le stesse, in attesa di verifica ed approfondimento delle regole e delle responsabilità per l'accesso ai posti di dirigenza; ciò anche al fine di bloccare il processo avviato, oneroso sia per i singoli sanitari che per la collettività che sosterrà spese dirette ed indirette per permessi di lavoro, commissioni di esame, espletamento di pratiche.

(4-03144)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – Le considerazioni e le valutazioni espresse nell'interrogazione parlamentare sono state da tempo condivise dalla XII Commissione Affari Sociali della Camera dei deputati che, infatti, già nella seduta del 5 dicembre 1996, in sede di esame per la conversione del decreto-legge 18 novembre 1996, n. 583, recante «Disposizioni urgenti in materia sanitaria», aveva approvato un emendamento rivolto all'abrogazione delle disposizioni sugli esami di idoneità alle funzioni di direzione, quali delineati dall'articolo 17 del decreto legislativo n. 502 del 1992, come modificato dall'articolo 18 del decreto legislativo n. 517 del 1993.

Infatti, al momento della conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 583 del 1996 (legge 17 gennaio 1997, n. 4, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 gennaio 1997, n. 14), per effetto dell'articolo 2, commi 1-*quinquies* e *sexies*, sono state abrogate le relative previsioni normative, con particolare riguardo all'articolo 17 del decreto legislativo n. 502 del 1992, come modificato dall'articolo 18 del decreto legislativo n. 517 del 1993, contestualmente revocando tutti gli esami di idoneità nazionale all'esercizio delle funzioni di direzione già banditi e non ancora espletati alla data di entrata in vigore della stessa legge n. 4 del 1997.

Inoltre, per un opportuno, correlato aggiornamento normativo del regime di accesso al secondo livello dirigenziale del ruolo sanitario l'articolo 2, comma 1-*bis*, della stessa legge n. 4 del 1997 ha previsto – su proposta del Ministro della sanità, previo parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, senti-

ta la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano – l’emanazione di uno o più regolamenti sui requisiti ed i criteri prescritti per il secondo livello dirigenziale.

In seguito a tale previsione il competente Dipartimento di questo Ministero ha predisposto uno schema di «Regolamento concernente i requisiti e i criteri per l’accesso al secondo livello dirigenziale per il personale del ruolo sanitario del Servizio sanitario nazionale», che è stato sottoposto al vaglio del Consiglio superiore di sanità, riunito in Assemblea generale, in data 21 maggio 1997, ottenendone parere favorevole.

Il Ministro della sanità ha trasmesso tale schema di regolamento alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, per l’acquisizione del prescritto parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Dopo aver esaminato e discusso lo schema in questione, la 12^a Commissione permanente Igiene e sanità del Senato e la XII Commissione permanente Affari sociali della Camera hanno espresso, rispettivamente il 4 ed il 5 giugno 1997, parere favorevole con condizioni ed osservazioni.

A tale proposito, il Ministro della sanità, intervenuto alla seduta del 4 giugno della 12^a Commissione del Senato, ha espresso, a nome del Governo, la piena disponibilità al recepimento di tutte le modifiche necessarie per rendere più facilmente ed organicamente applicabile la normativa regolamentare, purchè non ne risulti stravolto l’impianto generale dell’articolato e, in specie, l’obiettivo finale di offrire ai direttori generali delle varie USL i criteri oggettivi di decisione in merito all’affidamento degli incarichi di secondo livello.

Nel contempo, il Ministro ha assicurato che il parere espresso dalle rispettive Commissioni del Senato e della Camera verrà tenuto in grande considerazione dal punto di vista sostanziale, così che le proposte di modifica suggerite dal Parlamento possano conseguire efficacemente l’obiettivo prefissato, una volta verificati gli orientamenti in materia espressi dalle regioni e dalle rappresentanze sindacali interessate.

Si rammenta, infine, che nello stesso articolo 2, comma 1-*quinquies*, della legge n. 4 del 1997, è prevista altresì, dalla data di entrata in vigore delle stesse disposizioni regolamentari, l’abrogazione delle altre prescrizioni vigenti, divenute incompatibili con quelle *ex novo* introdotte.

Il Ministro della sanità

BINDI

(14 luglio 1997)

BOCO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all’estero.* – Premesso:

che Mordechai Vannunu, cittadino israeliano, tecnico in forza dal 1976 al 1985 alla base nucleare di Dimona, nel deserto di Negev, in Israele, giunto alla conclusione che il suo coinvolgimento nelle attività della base fosse in conflitto con la propria coscienza, decise di rendere pubbliche alcune fotografie scattate all’interno dei laboratori, da cui

esperti nucleari internazionali evinsero la presenza di duecento testate nucleari a disposizione delle forze armate israeliane;

che pochi giorni prima che le rivelazioni di Vannunu vedessero la luce sul settimanale britannico «The Sunday Times», il 30 settembre 1986, questi venne rapito dai servizi segreti israeliani, processato a porte chiuse e condannato il 27 marzo 1988 a diciotto anni di reclusione;

che Vannunu ha scontato sin qui la sua pena in condizioni d'isolamento, e per i primi due anni con illuminazione costante e controlli video nella sua cella; solo di recente gli è stato concesso di accendere e spengere la luce quando crede; la sua richiesta di introdurre in cella un computer è bloccata da mesi;

che il caso di Mordechai Vannunu riscuote larga eco nella comunità scientifica come nell'opinione pubblica internazionale; una petizione a suo favore è stata firmata, tra gli altri, da diciotto premi Nobel per la pace; il Parlamento europeo ha ripetutamente condannato «il comportamento delle autorità israeliane» e ha chiesto il suo rilascio;

che Amnesty International definisce «crudeli, inumane e degradanti» le sue condizioni di detenzione; Vannunu è stato onorato da organismi internazionali ed è stato candidato al premio Nobel per la pace nel 1987, 1988, 1989 e 1996;

che le responsabilità dell'Italia nell'intera vicenda sono oltre che morali - in considerazione dell'alto profilo etico del gesto di Vannunu - di carattere politico, dal momento che l'arresto è avvenuto in territorio italiano ad opera di agenti stranieri, senza che un nessun atto di protesta della dovuta fermezza si sia levato a seguito di tale grave oltraggio alla nostra sovranità nazionale,

si chiede di sapere:

se non si intenda procedere con decisione presso il governo d'Israele perchè questa ingiusta carcerazione abbia finalmente termine;

in seconda istanza, se non si intenda adoperarsi perchè lo stato di carcerazione venga quanto meno umanizzato, con l'interruzione del regime d'isolamento in cui tuttora Vannunu viene mantenuto.

(4-04520)

(4 marzo 1997)

RISPOSTA. - Come noto, la vicenda del tecnico israeliano Mordechai Vannunu fu a suo tempo oggetto di una apposita inchiesta delle competenti autorità giudiziarie, finalizzata a verificare eventuali violazioni della legislazione italiana sulla sovranità del nostro paese.

Tale inchiesta si concluse nell'estate del 1988 con l'archiviazione disposta dal tribunale di Roma.

Naturalmente l'Italia, unitamente a tutti i *partner* dell'Unione europea, ha seguito e continua a seguire con la massima attenzione il caso Vannunu, al fine di appurare eventuali violazioni in tema di diritti umani.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

SERRI

(3 luglio 1997)

BONATESTA. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che ormai da tempo gli abitanti di Vignanello, Vallerano e Canepina, in provincia di Viterbo, protestano per la pericolosità degli attraversamenti della Variante dei Cimini;

che gli aspetti preoccupanti riguardano in particolare: la quantità di terreno occupato dalla strada, ritenuto eccessivo, e gli attraversamenti a raso che renderebbero i due tratti di variante (quello di Vignanello-Vallerano, lungo circa quattro chilometri, e quello di Canepina, lungo tre) pericolosissimi;

che dei tanti attraversamenti ha suscitato maggiore preoccupazione quello che verrà realizzato in località S. Antonio, tra Vallerano e Canepina, dove l'attuale strada provinciale si intersecherà con la variante;

che il problema sta provocando un crescente malumore tra i proprietari dei terreni posti lungo quel tratto di variante;

che nel progetto di costruzione delle varianti è prevista anche la costruzione di due viadotti;

che il primo tronco della variante (quello che interessa Vignanello e Vallerano) partirà dalla strada provinciale di Fabrica di Roma e s'immetterà sulla Canepinese,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover adottare soluzioni tecniche che rispondano in maniera più adeguata alle esigenze delle popolazioni delle località interessate dal progetto, anche in considerazione degli alti costi che la realizzazione dello stesso comporta.

(4-05207)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che le problematiche connesse alla variante dei Cimini non investono la competenza dell'Ente, in quanto si riferiscono a questioni interessanti la viabilità provinciale.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

BONAVITA. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che nei mesi scorsi in provincia di Forlì-Cesena la strada statale n. 67, nel tratto compreso fra i comuni di Dovadola e Rocca San Casciano, è stata bloccata totalmente per diversi giorni da una frana ed attualmente si può transitare solo a senso unico alternato;

che tutto ciò crea disagio notevole tra le popolazioni locali anche perchè ulteriori smottamenti si sono avuti anche in questo ultimo periodo sulla strada citata, rendendo ancor più a rischio il traffico con possibilità concreta di un blocco totale;

che a seguito di incontri tra le istituzioni locali e i parlamentari con la direzione nazionale dell'ENAS è stato appurato che sul tratto in questione esiste la disponibilità finanziaria per l'appalto dei lavori di ripristino;

che tale intervento sul lotto oggetto dell'evento franoso rientra pure nelle scelte fatte e concordate con la regione Emilia-Romagna, mentre si stavano definendo le modalità per un sollecito inizio dei lavori;

considerato che il consiglio di amministrazione dell'ENAS per ben cinque volte ha avuto all'ordine del giorno la questione e non ha ancora preso una decisione definitiva,

si chiede di sapere:

se si sia a conoscenza delle ragioni che impediscano la definizione dell'appalto dei lavori per il ripristino della strada statale n. 67;

se il Governo non ritenga indispensabile intervenire su una situazione di così grave disagio e pericolo, anche in considerazione del fatto che perfino l'amministrazione provinciale di Forlì-Cesena ha presentato una diffida alla direzione nazionale dell'ENAS per questa situazione.
(4-05655)

(7 maggio 1997)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che a seguito di frana verificatasi il 12 gennaio 1997 sulla strada statale n. 67 Tosco-Emiliana, nel tratto tra i chilometri 160+000 e 168+300, il compartimento ANAS di Bologna ha disposto il blocco della circolazione, per 15 giorni, con deviazione del traffico su percorsi alternativi.

Dopo apposito sopralluogo, la predetta statale è stata riaperta al traffico il 27 gennaio 1997 e ad oggi la circolazione veicolare si svolge a senso unico alternato.

La zona interessata dalla frana (tratto Rocca San Casciano-Castrocaro) è oggetto del secondo stralcio dei lavori relativo alla perizia di variante tecnica con riduzione di intervento, perizia che prevede opere di consolidamento della scarpata ove si sono verificati gli smottamenti.

Il consiglio di amministrazione dell'ANAS nella seduta del 29 maggio scorso ha approvato la predetta perizia e pertanto i lavori, al momento sospesi, saranno ripresi entro brevissimo termine per concludersi presumibilmente entro un anno.

Si precisa che la perizia ha richiesto dopo la prima sottoposizione all'esame del consiglio di amministrazione un supplemento di istruttoria tecnico-amministrativa da parte degli uffici dell'Ente.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

BORNACIN. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*

– Premesso:

che l'articolo 78 del regolamento del codice della strada, recante i limiti di esenzione, prevede per i «mezzi non specifici» – quelli cioè che non portano specifici cartelli e segnali – un limite che non è chiaro se si riferisca al peso lordo o netto;

che, qualora tale interpretazione propenda – come è invalso – al peso lordo, ciò limita notevolmente il quantitativo trasportabile, comprendendo i contenitori;

che questo fatto in casi come quello ad esempio delle bombole di anidride carbonica (che hanno contenitori-bombole molto pesanti) limita grandemente il numero di bombole trasportabili per ogni viaggio, con conseguente cospicuo aggravio dei costi di trasporto,

l'interrogante chiede di sapere quale sia l'interpretazione ufficiale del Ministero e su quali motivazioni essa sia basata.

(4-02049)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il quesito posto dall'onorevole interrogante circa i limiti di esenzione previsti per i mezzi non recanti specifici cartelli e segnali, nel trasporto su strada di materiali pericolosi, è disciplinato dall'articolo 168 del nuovo codice della strada, che al comma 1 recepisce, come classifica delle merci pericolosi ai fini del trasporto, quella contenuta nell'accordo internazionale ADR.

Tale accordo contiene, al marginale 10011, la quantità massima di merci pericolose in colli, che possono essere trasportate su un veicolo senza che vengano applicate alcune disposizioni quali ad esempio l'obbligo del pannello arancione.

Come risulta dalla tabella contenuta nel predetto marginale le quantità esenti sono riferite alla massa lorda della materia trasportata.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

BORNACIN. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –

Premesso:

che con il nuovo orario estivo delle Ferrovie dello Stato è stato soppresso il treno locale n. 6201, che partiva dalla stazione di Sestri Levante (GE) alle ore 0,58 e arrivava a La Spezia alle ore 1,46 facendo sosta in tutte le località intermedie;

che due anni fa era stato già soppresso il treno locale che collegava La Spezia a Sestri Levante alle ore 1,15;

che la situazione venutasi a creare con la cancellazione del locale 6201 priva completamente la zona delle Cinque Terre di collegamenti ferroviari nella fascia oraria compresa tra le 22,40 (orario di partenza

del locale n. 11397, ultimo treno disponibile da Sestri Levante alla Spezia che effettua fermate nei paesi della Riviera) e le 4,39, ora in cui riprendono a marciare i treni nella tratta in questione;

che la mancanza assoluta di treni per un periodo di quasi sei ore, unita alla pessima condizione delle strade che collegano i comuni della zona al resto della provincia, crea non solo degli enormi disagi alla popolazione residente, ma anche un grave nocumento a tutti coloro che si recano a lavorare nei tanti alberghi e ristoranti della riviera, che sono costretti a servirsi di mezzi propri per raggiungere le località di residenza al termine dell'orario di lavoro;

che, specialmente in quelle zone in cui i collegamenti viari sono resi oltremodo disagiati dalle condizioni geomorfologiche del territorio (come nel caso delle Cinque Terre), le Ferrovie dello Stato dovrebbero espletare un indispensabile servizio di carattere sociale, permettendo ai residenti in quelle aree di mantenere un accettabile livello di collegamento con il resto della provincia;

che per compensare i costi derivanti dal mantenimento dei collegamenti notturni tra i paesi delle Cinque Terre e il resto della provincia (servizio che, per i motivi sovraesposti, non va valutato in termini puramente economici ma in funzione della sua elevata utilità sociale) si può ipotizzare una parziale riduzione dei treni circolanti sulla tratta Sestri Levante-La Spezia (e viceversa) durante le ore diurne,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga di dover tenere in considerazione le legittime esigenze della popolazione residente nei comuni della Riviera spezzina e se in particolare non ritenga opportuno reinserire nell'orario ferroviario il treno locale n. 6201 recentemente soppresso.

(4-02809)

(7 novembre 1996)

RISPOSTA. - La Società Ferrovie dello Stato spa fa presente che nel quadro della ristrutturazione dell'offerta, connessa alla riduzione, da parte dello Stato, del ripianamento dei servizi a carattere locale disposto dalla legge finanziaria del 1996, nella formulazione dell'orario 1996-1997 si è reso necessario sopprimere alcuni treni a scarsa frequentazione.

Sulla base di tale criterio è stato pertanto soppresso il treno locale 6201, che collegava Sestri Levante a La Spezia, poichè presentava modestissimi indici di utilizzazione.

La società, in relazione a quanto suesposto, alle attuali limitate risorse disponibili in termini di uomini e mezzi, nonché alle modifiche contenute nella legge finanziaria, ritiene estremamente improbabile la possibilità di un ripristino del treno 6201 nel prossimo orario estivo 1997 ed esclude con certezza un suo reinserimento nel periodo invernale, in quanto i dati rilevati nell'ultimo anno di circolazione hanno evidenziato, con cadenza regolare, frequentazioni al disotto dei 10 viaggiatori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

BORTOLOTTO. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che la polizia di San Josè (California) il 18 dicembre 1996 ha arrestato Massimo Nardello, laureato in scienze politiche, che dal settembre 1996 stava frequentando un *master* in economia applicata e finanza all'università di Santa Cruz, avendo vinto una borsa di studio;

che il motivo dell'arresto sembra essere stato la pretesa rassomiglianza di Massimo Nardello con un olandese accusato di truffa e ricercato dalla polizia americana;

che la polizia ha tenuto in prigione per quattro giorni il nostro concittadino, nonostante i documenti e la testimonianza dei compagni di studi attestassero che non si trattava di un truffatore olandese, ma di uno studente italiano e che, nel giorno in cui si sono verificate le truffe, egli si trovasse a Santa Cruz a studiare;

che Massimo Nardello, per tornare in libertà, ha dovuto pagare una cauzione di 1.000 dollari,

l'interrogante chiede di conoscere:

per quale motivo la polizia americana, se aveva dei dubbi sull'autenticità dei documenti di Massimo Nardello, non abbia chiesto chiarimenti alle autorità italiane;

quali immediati interventi siano stati comunque messi in atto per rassicurare il Governo americano dell'autenticità dei documenti di Massimo Nardello;

se risulti che allo stesso siano stati restituiti i 1.000 dollari, con tante scuse, o che invece il Governo statunitense ritenga di poter arrestare a proprio piacimento cittadini innocenti portandogli anche via del denaro;

quali interventi siano stati messi in atto dall'ambasciata e dai consolati italiani in questa occasione;

in che modo il Ministero degli affari esteri intenda intervenire presso il Governo degli USA per ristabilire il rispetto dei più elementari diritti umani, tra i quali figura il diritto di ogni cittadino di non essere imprigionato e derubato senza valida ragione.

(4-04258)

(25 febbraio 1997)

RISPOSTA. – È ben nota al Ministero degli affari esteri la vicenda del giovane Massimo Nardello, fermato e trattenuto dalle autorità di polizia americane perchè sospettato di essere stato l'autore di una serie di truffe compiute nello scorso dicembre ai danni di alcune scuole americane.

Il connazionale ha certamente vissuto situazioni incresciose e imbarazzanti, per le quali potrebbe certo perseguire in sede legale, qualora ritenuto opportuno, l'agente di polizia che lo ha arrestato senza valutare con il necessario scrupolo l'ipotesi di un possibile scambio di persona.

La vicenda si è comunque conclusa felicemente nel mese di febbraio scorso davanti al competente tribunale che ha riconosciuto

ufficialmente la piena estraneità ai fatti del connazionale, il cui procedimento giudiziario è stato perciò archiviato.

Nell'occasione, sia il giudice che la polizia della contea hanno avanzato formali scuse al connazionale per il trattamento subito e hanno provveduto a restituirgli - per intero - la cauzione a suo tempo depositata.

Alla difesa del signor Nardello ha contribuito anche il nostro consolato generale in San Francisco, indirizzando il connazionale presso l'avvocato penalista che l'ha poi brillantemente difeso ed intervenendo successivamente per coprire le spese legali sostenute.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

FASSINO

(3 luglio 1997)

BRIGNONE. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -
Premesso:

che l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi ha ottenuto in data 7 luglio 1980 la concessione di gestione parziale dell'aeroporto omonimo per la durata di un anno;

che in data 2 novembre 1981 tale concessione è stata prorogata fino alla stipula della convenzione ventennale;

che nel corso degli anni la società ha sottoscritto e trasmesso a Civilavia i testi di convenzione ventennale proposti da Civilavia sulla base delle intervenute modifiche di legge; in particolare si evidenzia che dal 1991 ad oggi sono stati sei i testi di convenzione ventennale sottoscritti dalla Spa Aeroporto, con una media di circa uno all'anno;

che il ritardo nella stipula della convenzione comporta un danno economico per la società di gestione che ha realizzato l'intera struttura a proprie spese e genera quindi un trattamento iniquo rispetto alle altre gestioni aeroportuali;

che la convenzione provvisoria di gestione, originariamente della durata di un anno, non ha previsto espressamente la manutenzione dei beni non oggetto di concessione così come in essere presso altri aeroporti;

che in data 10 giugno 1991 la società ha proposto la stipula di specifico contratto di manutenzione; in assenza di riscontro ha rinnovato la richiesta in data 15 giugno 1993 e in data 18 aprile 1994; su richiesta verbale degli uffici ha trasmesso in data 12 settembre 1994 prospetti riepilogativi completi di giustificativi degli interventi effettuati dal 1986 in poi (anno di apertura dell'aeroporto al traffico aereo commerciale); in assenza di riscontro, in data 7 agosto 1995, la società ha proceduto alla emissione e all'invio delle fatture relative ai corrispettivi precedentemente elencati;

che successivamente alla trasmissione delle fatture hanno avuto luogo alcuni incontri in contraddittorio tra le parti, a seguito dei quali è emerso che il riconoscimento dei crediti potrà avvenire solo dopo che

l'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti definirà che cosa abbia ad intendersi per «assunzione di impegno»;

sottolineato inoltre:

che gli enti locali pubblici ed economici, fino ad oggi maggiori azionisti della società, non possono continuare a sostenere sia gli interventi infrastrutturali sia la gestione societaria sopperendo alla totale latitanza di Civilavia, per la quale l'aeroporto di Cuneo non è finora di fatto esistito, pur percependo la stessa i canoni concessori ed i diritti di approdo, sosta e partenza, tasse di imbarco di passeggeri e merci e quant'altro a norma di legge;

che l'aeroporto di Cuneo rappresenta l'unica struttura di trasporto completamente operante realizzata su tutto il comprensorio provinciale dal dopoguerra ad oggi;

che a far tempo dalla costituzione della società ad oggi gli interventi infrastrutturali hanno trasformato una pista in erba in un aeroporto aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale, strumentale e notturno,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno far definire quanto prima dall'Ufficio legislativo del Ministero dei trasporti la interpretazione della concessione provvisoria attualmente in vigore al fine di riconoscere, per analogia con quanto in essere presso le altre realtà, gli stessi diritti alla società di gestione dell'aeroporto di Cuneo, scongiurando da parte di quest'ultima l'assunzione di provvedimenti conseguenti alla mancanza di risorse che determinerebbero una perdita sia di servizi per un territorio già penalizzato che di occupazione per gli oltre 100 addetti che a vario titolo operano nello scalo.

(4-00781)

(26 giugno 1996)

RISPOSTA. – La Società aeroporto di Cuneo ha in concessione provvisoria alcuni beni demaniali ai fini dell'espletamento dei principali servizi aeroportuali sia attivi sia passivi.

Il provvedimento che disciplina tale concessione è stato emanato il 7 luglio 1980 in adesione alla formale richiesta della Società presentata nel marzo dello stesso anno.

La concessione, inizialmente di durata annuale, è stata prorogata con provvedimento datato 2 novembre 1981 fino all'entrata in vigore della convenzione ventennale, che attualmente è all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Non appena pervenuto il parere, si provvederà alla stipula definitiva della convenzione che, unitamente al decreto approvativo, sarà trasmessa agli organi di controllo per la registrazione.

Per ciò che concerne il rimborso di oneri per prestazioni effettuate dalla Società aeroporto di Cuneo si fa presente quanto segue.

Nel corso del 1995 la Società ha chiesto il pagamento di fatture – relativamente al periodo 1985-1994 – per un importo di circa 3 miliardi per interventi manutentivi effettuati su beni demaniali che non formano oggetto di concessione.

D'altra parte il provvedimento di concessione disciplina le prestazioni in argomento in quanto prevede l'impegno da parte della stessa Società di provvedere alla vigilanza dell'intero sedime aeroportuale ed alla manutenzione della pista, del raccordo e del piazzale di sosta degli aeromobili, impegno assunto dalla Società fin dalla presentazione dell'istanza con la quale richiedeva in via anticipata la concessione.

A fronte delle motivazioni addotte dalla Società di gestione a sostegno delle proprie richieste creditorie, si è ritenuto opportuno acquisire il parere dell'Avvocatura dello Stato sull'interpretazione delle clausole contenute nell'atto di concessione. Tale parere non è ancora pervenuto; nel frattempo la Società ha citato in giudizio l'amministrazione.

In merito alla disparità di trattamento rispetto ad altre Società di gestione aeroportuale, occorre sottolineare che ogni rapporto di concessione tra lo Stato e gli enti di gestione viene definito con singolo provvedimento che tiene conto della specificità della realtà aeroportuale.

Lo sviluppo dello scalo cuneese, sotto l'aspetto del traffico commerciale, risente della relativa vicinanza degli aeroporti di Nizza, Genova e Torino che, in termini di mercato aereo, hanno una più alta capacità attrattiva.

Inoltre lo scalo in questione non ha potuto giovare del contributo *ex lege* n. 351 del 1995 (articolo 1, commi 5 e 5-bis) in quanto l'erogazione di tale contributo è subordinata alle seguenti condizioni:

a) l'individuazione, nell'ambito del piano di investimenti di cui all'articolo 1, comma 2, della citata legge, degli aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico con traffico annuo inferiore a 600.000 passeggeri;

b) la presentazione, da parte dell'ente di gestione, di un programma per il conseguimento dell'equilibrio economico della gestione entro il quinto anno successivo all'erogazione del contributo;

c) la disponibilità dei fondi costituiti dai proventi versati dalle Società di gestione, previste dall'articolo 10, comma 13, della legge n. 537 del 1993, a titolo di canone per la gestione aeroportuale da affidare ai sensi dell'articolo 1, comma 1-*quater*, della legge n. 315 del 1995.

Tali condizioni non si sono verificate, ma in seguito il possibile sviluppo commerciale dell'aeroporto di Cuneo potrà essere inserito nell'ambito di una ridefinizione complessiva dell'offerta di voli sul Nord Italia.

Inoltre è in via di definizione il decreto interministeriale trasporti-tesoro per la costituzione delle società ex articolo 10, comma 13, della legge n. 537 del 1993, che consentirà la concessione degli aeroporti di cui all'articolo 1, comma 1-*quater*, della legge n. 351 del 1995, la riscossione dei canoni e l'erogazione dei contributi *ex* articolo 1, comma 5, della citata legge n.351.

Circa la determinazione dei canoni, il relativo decreto interministeriali risulta essere stato elaborato in bozza da un gruppo di lavoro costituito da funzionari dei Ministeri dei trasporti e della navigazione e delle finanze ed è ancora in fase di studio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(18 luglio 1997)

BRIGNONE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile di Cuneo esistono notevoli difficoltà per gestire in modo ottimale le sempre più impegnative ed onerose incombenze di carattere tecnico-amministrativo che giornalmente provengono da una provincia assai ampia e ricca di operatori nel settore dei trasporti (allestitori, carrozzerie industriali, concessionari auto e naturalmente autotrasportatori professionali);

che tutto ciò viene gestito con un organico tecnico sostanzialmente uguale a quello in forza presso gli analoghi uffici di province assai meno estese, come accade ad esempio ad Asti;

che conseguentemente, nonostante l'assiduo impegno profuso dai singoli tecnici degli uffici di Cuneo, si è verificata una serie di notevoli difficoltà operative che hanno dato luogo a disagi e rimostranze da parte dell'utenza interessata, con allungamento dei tempi di attesa e, in ultima analisi, sensibile perdita di qualità dei servizi erogati,

l'interrogante chiede di sapere:

per quale motivo fino ad oggi non si sia provveduto a potenziare l'organico del personale tecnico in forza presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile di Cuneo attualmente sottodimensionati rispetto al crescente e complesso carico di lavoro che ad essi fa capo;

perchè non si sia mai provveduto ad attuare quanto disposto dall'articolo 80 del codice della strada e dalla legge n. 122 del 1992, che prevedono il compimento da parte di officine private delle operazioni di revisione periodica di determinati veicoli a motore.

(4-02616)

(29 ottobre 1996)

RISPOSTA. – L'Ufficio provinciale della motorizzazione civile di Cuneo è in grado di assicurare l'espletamento delle operazioni tecniche ed amministrative entro termini che non superano i 15 giorni, eccetto per le operazioni di revisione i cui tempi di prenotazione si attestano su una media di 6-8 mesi.

Peraltro, tale situazione sta pervenendo ad un parziale miglioramento sia per l'arrivo di un nuovo tecnico sia per l'attivazione delle procedure di revisione presso le officine private. A tale riguardo si fa presente che l'amministrazione ha concluso la predisposizione di tutti i provvedimenti normativi di attuazione dell'articolo 80 del codice della strada, nonchè l'emanazione delle relative circolari applicative e, pertanto, l'attuazione delle procedure in questione dipende, attualmente, solo dalle officine stesse.

Relativamente al mancato potenziamento dell'organico dell'Ufficio provinciale di Cuneo si fa presente che tale problema si inserisce nella più generale carenza di personale della Direzione generale della motorizzazione, in quanto il personale attualmente in servizio, circa 5.700 unità, è notevolmente inferiore a quello previsto dalla legge n. 870 del 1986, pari a circa 7.300 unità, nonchè a quello effettivamente necessa-

rio, determinato dall'esame dei carichi di lavoro, pari a circa 8.700 unità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(18 luglio 1997)

CAMPUS, MARTELLI, MULAS, VALENTINO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'annoso e gravissimo problema dei collegamenti tra la Sardegna ed il continente riconosce come una delle sue cause l'elevato costo del trasporto aereo, connesso al regime di totale esclusiva concessa per troppo tempo alla compagnia di bandiera ed, in minore misura, alla Meridiana;

che il valore del canone di concessione delle aree demaniali contribuisce in maniera sostanziale a determinare i costi dei servizi negli aeroporti;

che tale canone per l'aeroporto di Alghero risulta essere di 847 milioni annui mentre, a titolo di esempio, quello degli aeroporti di Pisa, Bari e Verona risulta di 5 milioni annui e per l'aeroporto di Bologna tale canone sarebbe di sole 40.000 lire all'anno;

considerato che un costo del canone così elevato, oltre che palesemente sproporzionato come quello richiesto per l'aeroporto di Alghero rispetto a quelli per gli aeroporti sul continenti analoghi o anche più trafficati, considerato sia il flusso di passeggeri che il numero di *slot*, determina una lievitazione dei prezzi nei servizi offerti che ricade direttamente sull'utenza e che soprattutto scoraggia qualsiasi iniziativa imprenditoriale all'interno delle aerostazioni con conseguenti minori servizi e ulteriore perdita di occasioni di lavoro in un territorio con il più alto indice di disoccupazione,

gli interroganti chiedono al Ministro in indirizzo di conoscere con quali criteri e da chi vengano stabiliti i valori dei canoni di concessione delle aree demaniali per gli aeroporti e se non si intenda intervenire con urgenza presso le sedi opportune per correggere una tale palese discriminazione.

(4-01243)

(17 luglio 1996)

RISPOSTA. – La determinazione dei canoni dovuti dalle società concessionarie della gestione parziale aeroportuale viene fatta sulla base della circolare del Ministero delle finanze n.60805 del 27 maggio 1986.

La circolare impone di prendere in considerazione le voci inerenti gli introiti cessanti ed i costi cessanti per lo Stato all'atto del rilascio della concessione e contestualmente trasferiti alle società di gestione.

Relativamente agli introiti cessanti, devono essere calcolati i diritti di imbarco passeggeri, le tasse erariali di imbarco delle merci ed i proventi commerciali.

Relativamente ai costi cessanti, devono essere calcolati quelli relativi alla conduzione, gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni in concessione e relativi impianti, alla pulizia dei beni concessi, compresi i lavori di giardinaggio, alla fornitura di combustibile per gli impianti di riscaldamento, alla fornitura di energia elettrica; alla conduzione e manutenzione dell'impianto di condizionamento ed alla sorveglianza e vigilanza.

Il saldo, calcolato secondo la formula indicata nella circolare, tra introiti cessanti e costi cessanti determina il canone che dovrà essere corrisposto dalla società di gestione aeroportuale parziale.

Come si evince dalla esposizione che precede, la molteplicità dei dati che devono essere presi in considerazione si traduce in una molteplicità di varianti riferite al «singolo» aeroporto, sicchè le risultanze che ne scaturiscono costituiscono una valutazione a se stante non equiparabile con quelle di ogni altro aeroporto.

Proprio per il fatto che ogni elemento e quindi il relativo calcolo è riferito al singolo aeroporto, la comparazione tra aeroporti, che si presume siano tra loro simili, non è di alcun utile apporto per valutazioni sulla congruità dei canoni applicati ad ogni aeroporto.

Per completezza d'informazione, si deve precisare che, per il calcolo dei proventi commerciali (voce degli introiti cessanti), gli importi di cui alla circolare del Ministero delle finanze n. 62567 del 4 febbraio 1989, a tal fine utilizzata dalla Direzione generale dell'aviazione civile, hanno subito la rivalutazione prevista dall'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, e dal decreto di attuazione del Ministero delle finanze del 20 luglio 1990. Tale rivalutazione, sulla quale questa amministrazione si è espressa in termini contrari ritenendo che non dovesse essere applicata ai beni del demanio aeroportuale, ma alla quale ha dovuto procedere essendosi in tal senso espressi sia i Ministeri delle finanze e del tesoro che il Consiglio di Stato, è una delle cause della lievitazione dei canoni.

I casi citati dagli interroganti riflettono, sotto l'aspetto procedurale, situazioni completamente diverse, riguardando concessioni definite antecedentemente all'entrata in vigore della circolare n. 70805 del 22 maggio 1986; altre definite successivamente; altre non ancora definite ma in corso di perfezionamento.

Come verrà evidenziato, gli aspetti di ordine procedurale sopra indicati rilevano anche ai fini della misura del canone applicato ai concessionari.

Per quanto riguarda in dettaglio i singoli aeroporti si precisa:

a) aeroporti della Sardegna: risponde al vero che per la gestione parziale dell'aeroporto di Cagliari, definita con convenzione entrata in vigore lo scorso 22 febbraio, la Sogaer deve corrispondere un canone di lire 3.480.506.000; che per la gestione parziale dell'aeroporto di Olbia, il cui procedimento è in corso di perfezionamento, la Geasar dovrà cor-

rispondere, quando entrerà in vigore la convenzione, un canone di lire 1.609.493.000; che per la gestione parziale dell'aeroporto di Alghero, ancora in corso di definizione, la Sogeaal dovrà corrispondere al momento dell'entrata in vigore della convenzione un canone di lire 846.493.000.

Tali canoni, determinati sulla base della citata circolare del Ministero delle finanze del 1986, sono stati rivalutati nel corso del procedimento, sulla base dei dati gestionali aggiornati e di quanto prescritto dalla legge n. 165 del 1990.

I canoni, come sopra determinati, sono stati accettati dalle Società di gestione ed approvati in via definitiva dagli organi dell'amministrazione finanziaria;

b) aeroporti affidati in concessione successivamente all'entrata in vigore della circolare n. 60805 del 27 maggio 1986:

– aeroporto di Catania: il canone convenzionale, inizialmente determinato in lire 107.000.000, è stato rideterminato in lire 2.764.086.000;

– aeroporto di Palermo: il canone convenzionale, inizialmente determinato in lire 53.000.000, è stato rideterminato in lire 1.574.226.000:

– aeroporto di Napoli: il canone convenzionale, inizialmente determinato in lire 143.000.000, è stato rideterminato in lire 995.549.000.

Nelle fattispecie sopra citate, la procedura di rideterminazione è stata attuata sulla base di espressa disposizione contenuta nelle convenzioni stipulate con le società che gestiscono parzialmente gli aeroporti predetti. I nuovi importi sono stati notificati alle società di gestione ed attualmente sono in corso le procedure di concordamento previste dal codice della navigazione e richiamate dalle convenzioni sopra citate;

– aeroporto di Treviso: il canone convenzionale determinato in lire 34.000.000 dovrà essere rideterminato in base alla convenzione ed in tal senso saranno attivate le relative procedure;

c) aeroporti affidati in concessione antecedentemente all'entrata in vigore della circolare n.60805 del 27 maggio 1986: le convenzioni stipulate anteriormente all'applicazione di detta circolare rispondevano ad una logica diversa, nel senso che il corrispettivo della concessione non era rappresentato dal pagamento di un canone ma dalla esecuzione di alcuni lavori. Il canone, pertanto, aveva carattere meramente ricognitorio e l'importo, fissato in misura ridotta, veniva corrisposto a titolo di riconoscimento della proprietà demaniale.

Gli aeroporti soggetti a tale disciplina sono quelli di Bologna, Verona e Ronchi, le cui convenzioni sono state stipulate negli anni '70.

Tuttavia anche per l'aeroporto di Bologna, in relazione alle vicende intervenute nel corso del rapporto concessorio, si è proceduto alla rideterminazione del canone che attualmente è quantificato nella misura di lire 2.107.566.000 (anche per questo canone sono in corso le procedure di concordamento).

Una verifica è in corso invece per gli aeroporti di Ronchi e Verona allo scopo di accertare se sussistono le condizioni per una rideterminazione del canone;

d) aeroporti per i quali è in corso il procedimento per la stipula della convenzione di gestione parziale:

– aeroporto di Pisa: il canone che dovrà essere corrisposto, accettato dall'ente di gestione e concordato anche con gli organi finanziari, ammonta a lire 1.646.225.000;

– aeroporto di Firenze: il canone che dovrà essere corrisposto, accettato dall'ente di gestione e concordato anche con gli organi finanziari, ammonta a lire 1.374.274.000;

– aeroporto di Bari: il canone per la gestione parziale degli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto (questi ultimi risultano passivi) è stato determinato in lire 827.783.000. Sono in corso le procedure di concordamento.

I dati sopra esposti evidenziano che la situazione dei canoni, relativamente al loro importo, non corrisponde a quella descritta nelle interrogazioni in oggetto.

Le differenze rispetto ai canoni stabiliti per gli aeroporti della Sardegna, alla luce dei dati esposti, risultano attenuate o in alcuni casi addirittura inesistenti, e comunque si giustificano in base a quanto sopra rappresentato.

In ogni caso, le convenzioni vigenti consentono in ogni momento di rivedere la misura dei canoni, qualora si determini una delle condizioni previste nelle stesse convenzioni per la rideterminazione del canone.

Tra queste condizioni, vi è anche quella legata alla esigenza di salvaguardare l'equilibrio economico della società di gestione, sicchè, qualora venga dimostrato che il canone da corrispondere sia tale da incidere sulla gestione aziendale, la stessa società potrà chiedere che il canone venga rideterminato.

Infine, si rammenta che le gestioni parziali dovrebbero, non appena emanato il regolamento di attuazione delle leggi n. 537 del 1993 e n. 351 del 1995, essere sostituite con le gestioni totali aeroportuali.

Nell'occasione dovrà procedersi alla determinazione *ex novo* del canone concessorio sulla base di quanto prescritto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5-ter, della legge n. 351 del 1995, come modificato dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (collegato alla legge finanziaria 1997), dove è stato introdotto il parametro del volume di traffico passeggeri e merci invece del valore patrimoniale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(18 luglio 1997)

CARCARINO, CAPONI, BERGONZI. – *Al Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali.* – Premesso:

che il decreto-legge 16 gennaio 1996, n. 16, recante il fermo biologico sulla pesca per il 1995 convertito, con modificazioni, dalla legge

28 febbraio 1996, n. 107, all'articolo 1, comma 9 del decreto medesimo, prevedeva la formulazione di un piano quinquennale del fermo stesso, previa consultazione delle organizzazioni di categoria interessate;

che da notizie di stampa relative all'Abruzzo si evince che detta norma è attualmente disattesa; inoltre, nonostante tutte le sollecitazioni ai diversi livelli istituzionali, non appare ancora concretamente affrontato il problema delle taglie del pescato nel Mediterraneo,

che l'imminenza della stagione estiva riproporrà inalterati gli stessi problemi determinando gravi danni ad economie già pesantemente colpite,

si chiede di saper se non si ritenga necessario dare seguito a norme di legge ineludibili ed a concreti impegni assunti in proposito nella precedente legislatura dal Governo.

(4-00086)

(16 maggio 1996)

RISPOSTA. – Il Parlamento, in occasione dell'esame del provvedimento relativo al fermo pesca per il 1995, ha stabilito che il Ministro per le politiche agricole elabori un programma pluriennale di definizione del fermo biologico.

Purtroppo la mancanza di una precisa dotazione finanziaria ha reso impossibile la definizione di tale programma.

Pertanto il fermo di pesca per il 1996 è stato disposto con decreto-legge 8 luglio 1996, n. 353, reiterato con il decreto-legge 6 settembre 1996, n. 463, ed infine con decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 552, convertito dalla legge 20 dicembre 1996, n. 642. Il provvedimento ha interessato i titolari delle licenze adibite alla pesca con i sistemi a strascico ed a traino pelagico, con obbligatorietà del riposo biologico per 45 giorni consecutivi, nell'Adriatico con inizio dal 31 luglio 1996, nel Tirreno e nello Ionio con inizio dal 31 agosto 1996.

I criteri adottati per il pagamento degli indennizzi sono gli stessi utilizzati in passato, innanzitutto nel rispetto delle regole della contabilità generale dello Stato e, inoltre, sul piano operativo, tenuto conto dell'ubicazione degli aventi diritto e dunque nel rispetto delle loro esigenze, decentrando il servizio di erogazione delle capitanerie di porto.

Quanto alla problematica sulle taglie del pescato, in data 8 febbraio 1995 è stata emanata apposita circolare, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 14 febbraio.

In tale circolare è stata ribadita la validità della normativa contenuta nella legge n. 963 del 14 luglio 1965 e nel relativo regolamento di esecuzione del 2 ottobre 1968, n. 1639, i cui contenuti non contrastano, in materia di taglie minime, con quelli del Regolamento CE n. 1626 del Consiglio del 27 giugno 1994.

Peraltro, l'amministrazione, aderendo alle richieste delle marinerie, si è adoperata presso la Commissione europea per una modifica del regolamento che, senza snaturarne la finalità, tenga conto della realtà ittica italiana.

L'Esecutivo, avendo compreso le difficoltà rappresentate dal nostro paese, dopo aver verificato la contraddittorietà di alcune norme (tagli e maglie minime ammesse) ha predisposto un progetto di testo modificativo del Regolamento n. 1626 del 1994. In tale schema è stata proposta dal Consiglio l'adozione di norme derogatorie e transitorie in virtù delle quali fino al 1998 sarebbe autorizzata la pesca di alcune specie, in Adriatico, al di sotto della taglia minima a suo tempo fissata.

Questa amministrazione si riserva, non appena il testo in questione sarà posto in discussione nei gruppi tecnici del Consiglio, di presentare proposte migliorative della norma sia per quanto concerne le specie contemplate che per quanto attiene all'ambito di applicazione, al momento limitato al solo Adriatico.

Il Ministro per le politiche agricole

PINTO

(17 luglio 1997)

CARCARINO, SALVATO, MARINO, RUSSO SPENA. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso che Giuseppe De Stefano, dipendente della Banca popolare dell'Irpinia, con ricorso del 27 febbraio 1992, notificato dalla Banca popolare dell'Irpinia (controparte), proponeva appello avverso la sentenza n. 1444 del 1991 del pretore di Avellino;

considerato che la relazione per detta causa veniva assegnata al consigliere Roberto Dovetto, giudice del tribunale civile di Avellino, azionista della Banca popolare dell'Irpinia, così come riportato dal quotidiano «La Padania» del 28 gennaio 1997,

si chiede di sapere se a giudizio del Ministro in indirizzo sia legittimo che un giudice possa essere componente del collegio giudicante e contemporaneamente azionista della Banca popolare dell'Irpinia e giudicare in merito a una controversia civile la cui controparte è la stessa Banca popolare dell'Irpinia, se la posizione del giudice Dovetto sia ritenuta illegittima, per quanto espresso sopra, e quali provvedimenti si ritenga di adottare.

(4-04956)

(21 marzo 1997)

RISPOSTA. – L'interrogazione chiedeva se «a giudizio del Ministro» fosse «legittimo» che il dottor Roberto Dovetto, giudice del tribunale di Avellino, fosse titolare della causa civile relativa al contenzioso tra tale Giuseppe De Stefano e la Banca popolare dell'Irpinia, nonostante il magistrato fosse azionista di detto istituto di credito, segnalando che tale ultima notizia era riportata sul quotidiano «La Padania» del 28 gennaio 1997.

Dalla nota del presidente della corte di appello di Napoli del 13 maggio 1997 risulta che non corrisponde al vero che il dottor Dovetto sia azionista della Banca popolare dell'Irpinia.

Per quanto sopra esposto, non si ravvisano elementi di rilievo disciplinare.

Il Ministro di grazia e giustizia

FLICK

(16 luglio 1997)

CARCARINO, SALVATO, MARINO, RUSSO SPENA. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso:

che ad oggi non sono ancora intervenuti il progetto definitivo e l'istituzione del comitato di gestione del parco marino della riserva marina di Punta della Campanella;

che la storia della riserva marina di Punta della Campanella comincia con la legge n. 979 del 1982 che aveva predisposto norme di difesa del mare e l'istituzione di riserve marine quali Punta della Campanella, golfo di Portofino, isole del Giglio e di Montecristo, isola di Capo Rizzuto, Porto Cesareo, Ustica, Torre Guaceto e molte altre;

che il Ministero della Marina mercantile ben quattro anni dopo, nel 1986, delegò il CLEM per uno studio di fattibilità del progetto che venne redatto nel 1989; sono poi occorsi altri tre anni affinché la Consulta nazionale del mare lo approvasse e lo trasmettesse al Ministero dell'ambiente,

gli interpellanti chiedono di sapere se non si ritenga di procedere ad una celere istituzione del parco marino di Punta della Campanella consentendo alle zone fra Napoli e Salerno di avere il parco marino di Punta della Campanella che, assieme a quello di Capri, istituito con la legge n. 394 del 1991, arricchirebbe il patrimonio naturale da valorizzare con l'impiego di risorse umane, culturali e ambientali.

(4-06885)

(8 luglio 1997)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione di cui all'oggetto, relativa all'istituzione del Parco marino di Punta della Campanella, si ritiene opportuno precisare che la legge 31 dicembre 1982, n. 979, concernente «Disposizioni per la difesa del mare», già individuava all'articolo 31, comma 18, per le sue caratteristiche naturalistiche, l'area di Punta Campanella come zona meritevole di tutela e demandava all'articolo 26 della citata norma l'inizio dell'*iter* procedurale ad una proposta della Consulta per la difesa del mare (istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 ottobre 1979), sentite le regioni ed i comuni territorialmente interessati.

La successiva legge-quadro sulle aree protette n. 394 del 1991, all'articolo 18, comma 1, ha disposto espressamente che «l'istruttoria preliminare per l'istituzione delle aree protette marine è in ogni caso svolta, ai sensi dell'articolo 26 della legge n. 979 del 1982, dalla Consulta per la difesa del mare dagli inquinamenti».

In attuazione di quanto sopra, la citata Consulta per la difesa del mare (trasferita successivamente al Ministero dell'ambiente con decreto ministeriale 28 aprile 1994 del Ministero dei trasporti e della navigazione), approvò, ai sensi dell'articolo 26 della citata legge, come modificato dalla legge n. 349 del 1986, una proposta nel dicembre 1992 volta all'istituzione della riserva marina di cui trattasi.

Il Ministro dell'ambiente è a tutt'oggi in attesa dei pareri della regione Campania e dei comuni di Meta Sant'Agnello, Piano di Sorrento e Sorrento, e il competente Servizio di questo Ministero, l'Ispettorato centrale per la difesa del mare, in considerazione del fatto che i predetti enti, più volte sollecitati ad esprimersi, non hanno ancora fatto pervenire il proprio parere, ha rappresentato agli enti medesimi, con nota n. ICDM/1/1944 del 16 ottobre 1996, la propria disponibilità ad un incontro volto a chiarire le eventuali perplessità sull'istituzione della riserva marina di cui trattasi.

Pur tuttavia, recentemente, l'istituzione della suddetta riserva marina è stata inserita nell'aggiornamento del Programma triennale per le aree naturali protette, per l'anno 1996, approvato dal Comitato per le aree naturali protette con deliberazione del 2 dicembre 1996 in corso di perfezionamento.

Pertanto, entro tre mesi dalla pubblicazione del suddetto Programma triennale, il Ministro dell'ambiente provvederà, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 394 del 1991, all'adozione del provvedimento istitutivo della riserva marina d'intesa con il Ministero del tesoro.

Si ribadisce pertanto, la piena disponibilità di questo Dicastero, affinché si possa al più presto istituire il parco marino di Punta della Campanella.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(10 luglio 1997)

CARUSO Antonino, BORNACIN, DE CORATO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che quantomeno sino ad alcuni mesi fa, allorchè comparvero notizie di stampa che non sembra siano state oggetto di smentita, risultavano essere prestati dalle Ferrovie dello Stato servizi gratuiti (o fortemente scontati) in vantaggio di alcune categorie di viaggiatori;

che tra tali categorie ve ne sono alcune per le quali risultano davvero di difficile comprensione le ragioni di apprezzabile utilità sociale per cui debbano permanere riservati gli indicati trattamenti di favore, talchè può ben sorgere il sospetto che gli stessi siano in realtà meramente fini a se stessi; esemplificativamente:

- a) maestri degli asili di infanzia;
- b) dipendenti delle ricevitorie del lotto;
- c) personale della FAO;
- d) teatranti e similari (attori, registi, eccetera);

e) giornalisti e pubblicitari;
f) dipendenti delle stazioni sperimentali per l'industria;
g) dipendenti della libera Università di Trento;
h) dipendenti dell'Istituto agrario provinciale di San Michele all'Adige;
ancora:
i) militari britannici in viaggi non di servizio e loro familiari;
l) dipendenti del Fondo per il trattamento di quiescenza al personale del lotto;
m) custodi di bestiame;
che, in aggiunta a ciò, risulta essere largamente rappresentata la generale categoria dei «familiari di...»,
si chiede di sapere:
se non sia ritenuta utile ed indifferibile una generale rivisitazione del sistema tariffario applicato dalle Ferrovie dello Stato, con particolare riferimento al vero e proprio «fenomeno» delle tariffe agevolate (le categorie previste, alcune delle quali a carattere per così dire composito – con evidente effetto moltiplicatore – non sono meno di una cinquantina);
se il mantenimento di tali posizioni di privilegio non sia ritenuto suonare ad offesa dell'opinione pubblica, nel momento attuale in cui appare evidente lo stato di grave dissesto in cui versano – fra gli altri enti a conduzione pubblica – anche le Ferrovie dello Stato;
se, ugualmente, quanto segnalato non suoni anche ad offesa della collettività dei cittadini, chiamati – in occasione degli interventi governativi di finanza – ad assistere al sistematico taglio dei servizi loro assicurati, ovvero alla loro relativa maggiore onerosità.

(4-01977)

(26 settembre 1996)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato spa operano riduzioni tariffarie in regime di convenzione o in presenza di obblighi tariffari. Nel primo caso è l'ente che ha stipulato la convenzione con le Ferrovie dello Stato spa a compensare il minor introito conseguente all'attuazione delle agevolazioni, nel secondo, invece, subentra lo Stato, come previsto dal contratto di servizio pubblico.

Più specificatamente, si porta a conoscenza che sono state abolite già da molti anni le agevolazioni in favore.

dei maestri degli asili d'infanzia;
dei dipendenti delle ricevitorie del lotto (sia in servizio che in quiescenza);
dei dipendenti della Libera Università di Trento e dell'Istituto agrario provinciale di San Michele all'Adige;
dei militari britannici – non in servizio – e dei loro familiari;
dei dipendenti del Fondo per il trattamento di quiescenza al personale del lotto;

dei dipendenti delle stazioni sperimentali dell'industria;
dei custodi di bestiame.

Godono tuttora di agevolazioni di viaggio (20 per cento limitatamente ai viaggi per servizio, tra trasferimento o congedo biennale in patria) i dipendenti della FAO grazie alla concessione speciale G-trasporti, il cui costo ricade sullo Stato, come previsto nel contratto di servizio pubblico.

Le riduzioni tariffarie riconosciute ai teatranti discendono da quanto previsto dalla «Concessione speciale temporanea» e si sostanziano in uno sconto del 20 per cento, dietro presentazione di credenziale. A compensare la differenza di costo provvede la Presidenza del Consiglio, subentrata al soppresso Ministero del turismo e dello spettacolo.

Attualmente sono state stipulate due convenzioni di durata annuale con l'Ordine dei giornalisti e con la Federazione della stampa italiana in base alle quali a seguito dell'acquisto di un tesserino, a validità annuale, rilasciato dalle Ferrovie dello Stato (costo lire 100.000) da esibirsi unitamente al tesserino di giornalista, si beneficia dello sconto del 20 per cento sul costo del biglietto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

CARUSO Luigi. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il recente accordo-quadro per il personale del Corpo di polizia penitenziaria prevede all'articolo 2 l'obbligo per ciascun appartenente di espletare mensilmente almeno due turni notturni, indipendentemente dalla qualifica rivestita e dal posto di servizio;

che l'applicazione rigida di tale normativa ha provocato gravissimi disservizi in quegli uffici (conti correnti, matricola, eccetera) in cui è necessaria una competenza specifica ed una professionalità che si acquista solo con l'esperienza;

che tali disagi sono presenti in tutte le carceri d'Italia, soprattutto negli uffici matricola, il cui personale ha incombenze delicatissime (posizione giuridica, scarcerazioni, eccetera) che non possono essere affidate, proprio per la professionalità richiesta e per la loro rilevanza anche sulla libertà degli imputati (si pensi ad uno sbaglio nella posizione giuridica o nel calcolo di una pena), a chi è abituato a servizi di tutt'altra natura;

che tutto questo ha causato disagi nei servizi e demotivazione nel personale addetto agli uffici matricola, poichè, rientrando dopo due giorni dal turno di notte, gli addetti a questi uffici troveranno, nella ipotesi più fortunata, il lavoro arretrato di due giorni, dato che chi li ha sostituiti non era in grado di svolgerlo e ciò senza voler ipotizzare scarcerazioni erroneamente eseguite o ritardate,

si chiede di sapere:

se si sia a conoscenza del grave problema sopra enunciato e delle contraddittorie soluzioni indicate nelle circolari del Ministero di grazia e giustizia del 15 e 18 ottobre 1996;

quali iniziative si intenda adottare per eliminare tale problema nel più breve tempo possibile.

(4-03425)

(14 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rappresenta che l'articolo 3, comma 5, lettera e) dell'Accordo-quadro stipulato ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 195, e dell'articolo 25, comma 1, lettere b) e c) del decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1995, n. 395, stabilisce che «nel rispetto delle esigenze riferite al ruolo di appartenenza, tutto il personale di polizia penitenziaria appartenente all'organico dell'istituto, indipendentemente dal proprio posto di servizio e dalla qualifica rivestita, deve espletare mensilmente almeno due turni notturni, fatte salve le esigenze specifiche e documentate di natura personale o familiare».

Le disposizioni emanate dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria con lettere circolari sono attuative di quanto disposto dal suddetto Accordo-quadro e finalizzate a garantire l'eguaglianza e l'omogeneità di trattamento di detto personale di polizia penitenziaria nella rotazione dei turni di servizio.

Sulle problematiche connesse alla organizzazione e alla gestione del servizio del personale di polizia penitenziaria è stata emanata in particolare l'8 marzo 1997 dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria la circolare n. 345/5902.

Essa affronta in particolare la programmazione del servizio (articolo 4 dell'Accordo-quadro), le modalità di gestione con i livelli massimi e minimi di sicurezza per ogni turno di servizio, le prestazioni di lavoro straordinario a turno pieno o parziale e in generale ipotesi di organizzazione del servizio.

Il Ministro di grazia e giustizia

FLICK

(16 luglio 1997)

CASTELLI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che secondo notizie riportate da «La Stampa» e dal supplemento de «La Repubblica» «Il Lavoro» del 20 dicembre 1996 risulta che la compagnia armatoriale genovese «Costa Crociere» sia stata venduta alla società americana «Carnival Cruise Line» che controlla la prima flotta mondiale nel settore delle crociere e all'inglese Airtours, uno dei più importanti *tour operators* europei di cui la stessa «Carnival» controlla il 25 per cento del capitale;

che la flotta della società «Costa Crociere» è stata in gran parte realizzata con ingenti finanziamenti statali,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia l'esatto ammontare dei finanziamenti di cui ha usufruito la società «Costa Crociere»;

se si siano valutate le conseguenze negative che derivano da tale cessione non solo per l'economia genovese, ma per l'intero comparto marittimo italiano e soprattutto quali garanzie siano state previste per i lavoratori italiani occupati attualmente su queste navi;

infine, considerato che fino al dicembre 1996 alla suddetta società sono stati accordati contributi, se tali contributi siano stati erogati e per quali finalità (ad esempio rinnovo della flotta, mantenimento occupazionale).

(4-03768)

(21 gennaio 1997)

RISPOSTA. – La Società «Costa Crociere» ha usufruito dei benefici di credito navale previsti dalle leggi n. 361 del 1982, n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994, volti a ridurre gli oneri finanziari connessi alle operazioni di investimento per la costruzione o trasformazione di navi.

Come è noto, la legge n. 361 del 1982 richiede per la conservazione del diritto ai contributi il mantenimento della iscrizione della nave nelle matricole italiane durante tutto il periodo di erogazione degli stessi; le altre leggi citate limitano, invece, tale condizione al solo periodo di quattro anni dalla data di entrata in esercizio della nave stessa.

I benefici di credito navale concessi agli armatori nazionali sono sostanzialmente corrispondenti ai benefici di cui alla legge 24 maggio 1997, n. 227 (cosiddetta legge Ossola) sul credito alle esportazioni accordato ad armatori stranieri, per commesse effettuate presso i cantieri nazionali; il tutto nel quadro della politica di sostegno al menzionato settore industriale, così come delineata anche dalle direttive della Comunità europea concernenti la materia.

Secondo comunicati ufficiali della Società Costa, la Società Carnival di Miami ed il *tour operator* britannico Airtorus, negli ultimi mesi del 1996, hanno avviato una operazione di acquisto della Società stessa fino ad allora appartenente alla Società Il Ponte, finanziaria della famiglia Costa, alla Ifi, alla Immobiliare Buonaria ed ai gruppi francesi Accor e Chargeurs International.

Sulla base delle intese raggiunte è intendimento dei due gruppi acquirenti promuovere una offerta pubblica per l'acquisto del 100 per cento della Costa Crociere per un valore complessivo pari a circa 452 miliardi di lire.

Poichè la Società Costa è quotata in Borsa, la responsabilità della tutela delle azioni di minoranza è demandata alla Consob.

L'operazione di vendita va inquadrata nel processo di concentrazione del mercato crocieristico, il quale richiede notevoli sforzi di investimento per poter sempre essere all'altezza di una concorrenza quanto mai agguerrita.

Per quanto sopra evidenziato all'amministrazione dei trasporti non residua alcun potere di intervento per una verifica ed un orientamento volto a conservare la proprietà nazionale della Società stessa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(18 luglio 1997)

CAZZARO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che la quota di trasporto ferroviario svolto nell'area Nord-Est risulta esser pari al 20 per cento di quello nazionale con prospettive di forte sviluppo nell'ambito dei traffici con l'Europa centro-orientale;

che la linea ferroviaria Mestre-Padova riveste un ruolo fondamentale per la mobilità e l'economia di tutta l'area Veneta (nonchè dell'intero paese);

che le caratteristiche e la struttura attuali del tratto di linea ferroviaria in oggetto rendono impossibile qualsiasi incremento dell'offerta di un servizio che già rischia il «collasso» ad ogni minima perturbazione della regolarità;

che appare urgente ed indifferibile la realizzazione dell'opera di quadruplicamento della linea ferroviaria Mestre-Padova quale tratto prioritario del più generale progetto di «quadruplicamento veloce della linea Venezia-Milano»;

che tale opera si presenta come infrastruttura indispensabile anche ai fini della realizzazione della metropolitana regionale FSRM (per la quale i finanziamenti già esistenti rischiano di divenire inutilizzabili) e per lo sviluppo dei due grandi impianti intermodali del trasporto merci esistenti nell'area (il porto di Venezia e l'interporto di Padova);

che tale opera non risulta essere inserita nel contratto di programma (per il periodo 1994-2000 ha assegnato al Nord-Est il 6 per cento degli investimenti complessivi), nè fra le opere da realizzare con gli stanziamenti aggiuntivi della legge finanziaria 1996,

si chiede di sapere:

quali finanziamenti si intenda destinare alla realizzazione di tale opera;

quale sia lo stato dei progetti relativi alla viabilità ferroviaria nell'area Venezia-Padova;

se e quali risoluzioni o provvedimenti il Ministro in indirizzo abbia adottato o intenda adottare in merito all'oggetto della presente interrogazione.

(4-02727)

(5 novembre 1996)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato spa, nell'ambito delle strategie per la riorganizzazione dei servizi ferroviari nell'area nord-est, hanno in

corso o programmati una serie di interventi mirati a risolvere – oltre alla considerevole richiesta di mobilità a carattere internazionale, nazionale e regionale – anche la razionalizzazione e il potenziamento del traffico merci.

Nel contesto del piano di sviluppo, è previsto, quindi, di conseguire per tappe successive e nei diversi segmenti di trasporto i seguenti obiettivi:

per i transiti di lungo percorso la realizzazione di collegamenti veloci e frequenti con le altre principali città d'Italia e d'Europa;

per il traffico regionale metropolitano il potenziamento e la riorganizzazione dell'offerta;

per il traffico merci la realizzazione di itinerari dedicati e il potenziamento degli scali e dei terminali intermodali.

In particolare nell'area in questione sono previsti, tra l'altro, i seguenti interventi:

potenziamento della tratta Brennero-Verona mediante il completamento delle varianti in galleria, la realizzazione delle più moderne tecnologie di comando e controllo del traffico, il completo raddoppio della tratta Verona-Bologna, la sistemazione del nodo di Verona ed il completamento dell'elettrificazione della linea Verona-Mantova;

completamento del raddoppio della linea «Pontebbana»;

attezzaggio tecnologico delle direttrici Tarvisio-Udine-Venezia, Venezia-Trieste, Venezia-Milano, Padova-Bologna, e su quest'ultima è altresì previsto il raddoppio del ponte sul Po tra Occhiobello e Pontelagoscuro;

attrezzaggio tecnologico del nodo di Venezia;

realizzazione del comando centralizzato del traffico sulle linee regionali;

ripristino della linea Treviso-Portogruaro per la realizzazione di un nuovo itinerario merci esterno al nodo che consentirà di trasferire allo scalo di Cervignano le funzioni di smistamento merci della zona nord-est, attualmente gravanti su Mestre.

Nel vigente contratto di programma 1994-2000 sono previsti specifici finanziamenti per la nuova linea ad alta velocità tra Milano e Venezia, la cui progettazione risulta in avanzata fase di esecuzione.

Per il futuro asse veloce Torino-Milano-Venezia-Trieste, nel citato contratto di programma è inserito il finanziamento del primo tratto da Torino a Milano.

Per quanto attiene al quadruplicamento Padova-Mestre, considerato il ruolo fondamentale che la sua realizzazione riveste per la mobilità e l'economia di tutta l'area veneta, l'intervento potrebbe trovare attuazione con i finanziamenti a carico di fondi aggiuntivi al contratto di programma a cominciare dagli stanziamenti accordati con la legge n. 550 del 1995 (finanziaria 1996), il cui utilizzo, oggetto di valutazioni, è in corso di definizione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

CORSI ZEFFIRELLI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che, con l'interrogazione 4-00218 del 26 maggio 1994, l'interrogante rappresentava al Ministro *pro tempore* la totale anonimìa delle nuove targhe automobilistiche;

che a seguito di tale interrogazione il Ministro incaricò lo scrivente di presentare un progetto per nuove targhe che pur mantenendo invariato il sistema alfanumerico da poco adottato rendesse individuabile la provenienza dei veicoli per regione e provincia;

che tale progetto, nonostante il larghissimo consenso dell'opinione pubblica, espresso attraverso migliaia di lettere e telefonate e l'adesione delle forze di polizia urbana e stradale, eccetera, non è stato adottato ma nemmeno seriamente analizzato e respinto;

che nonostante il tempo trasporto continuano a pervenire sollecitazioni e incitamenti da ogni parte d'Italia a non rinunciare al progetto, segno evidente che gli italiani rifiutano sempre più l'attuale anonimo sistema che, tra l'altro, non si integra neppure con il concetto federativo delle più vaste autonomie regionali, che non possono essere solo fiscali, oggi al centro di un grande, acceso ed appassionante dibattito culturale e politico,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritenga di disporre con proprio decreto, nell'ambito dell'osservanza delle norme emanate dall'Unione europea, un'integrazione dei modelli delle nuove targhe, riportando a caratteri ben visibili e differenziandoli nei colori i nomi delle regioni e delle province nelle quali si è provveduto all'immatricolazione dell'auto, questo per rendere riscontrabile da un punto di vista geografico e culturale la provenienza del veicolo, in analogia a quanto ad esempio avviene negli Stati Uniti dove le targhe hanno colori diversi per ogni Stato ed addirittura in alcuni casi sono personalizzate secondo le indicazioni del proprietario.

(4-00785)

(26 giugno 1996)

RISPOSTA. – Il motivo che ha portato alla targatura nazionale, e quindi all'eliminazione della sigla provinciale, è da ricercarsi nella semplificazione delle procedure per l'immatricolazione di un veicolo.

Infatti il sistema attualmente in uso consente all'utenza di procedere all'immatricolazione presso qualsiasi provincia italiana e di evitare la reimmatricolazione ad ogni trasferimento di residenza.

È peraltro in fase di predisposizione uno schema di disegno di legge recante semplificazione delle procedure amministrative in materia di circolazione di veicoli nel quale è prevista l'introduzione, in apposita sezione amovibile, sia della sigla sia dello stemma della provincia, sezione che potrà essere sostituita in caso di trasferimento di residenza in altra provincia, ferma restando la possibilità di immatricolare il veicolo anche presso un ufficio diverso da quello di residenza dell'intestatario.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(18 luglio 1997)

CORTIANA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che sui treni «Pendolino» vengono offerti gratuitamente ai passeggeri diversi quotidiani a diffusione nazionale;

che tra i quotidiani offerti non è disponibile la testata «Il Manifesto»,

si chiede di sapere:

con quale criterio le Ferrovie dello Stato abbiano stipulato accordi con alcuni quotidiani escludendone altri;

quali siano i costi degli accordi, da quando siano entrati in vigore, per quanto tempo se ne preveda la durata e quante siano le copie dei diversi quotidiani acquistate mensilmente dalle Ferrovie dello Stato.

(4-01906)

(24 settembre 1996)

RISPOSTA. – La Società Agape spa gestisce il servizio di accoglienza a bordo dei treni ETR e fra i servizi è compresa la distribuzione, dal settembre 1996 solo ai viaggiatori di prima classe, di due quotidiani di loro gradimento.

La già citata Società ha stipulato convenzioni di fornitura con sedici testate giornalistiche della stampa indipendente, con esclusione dei quotidiani di partito, con l'intento di offrire all'utenza una vasta scelta nel campo dell'informazione scritta, attenendosi ad alcuni criteri informativi quali la diffusione nazionale, la diffusione locale di alto livello, l'informazione sportiva e quella economica in funzione del livello di gradimento dei viaggiatori.

Il costo dei quotidiani è mediamente pari al 50 per cento del prezzo di copertina e si stipulano convenzioni a tempo per ottenere una ampia rotazione delle testate con una media mensile di duecentomila copie di quotidiani distribuiti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

CUSIMANO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che l'autotrasporto da e per la Sicilia costituisce un gravissimo problema a causa dell'attraversamento dello Stretto, con ritardi per le derrate agricole e le altre merci e con conseguenze di inquinamento ambientale, ingorghi stradali, eccetera;

che il porto di Catania, come sottolineato dal presidente dell'Autorità portuale in una lettera alla società «Tirrenia di Navigazione», è oggetto di un disimpegno sempre più crescente: da 4 approdi settimanali del 1994 si è passati ad un solo approdo e neanche regolare, con grave danno per il porto, i caricatori e l'intera economia catanese;

che la Federazione autotrasportatori italiani ha più volte denunciato il disagio della categoria chiedendo un maggiore impegno della compagnia Tirrenia, che, al contrario, ha anche sospeso la linea Catania-Livorno dal 23 luglio al 15 settembre scorso;

che gli autotrasportatori e le loro associazioni si dichiarano pubblicamente pronti ad impegnarsi per riempire il carico «almeno di una corsa alla settimana» da e per Genova, linea che negli anni '70 (poi soppressa) aveva ben 5 corse settimanali nei due sensi,

l'interrogante chiede di conoscere le cause di tale atteggiamento della società e se il Ministro in indirizzo non intenda fare quanto in suo potere per far ripristinare la linea Catania-Genova-Catania, che, obiettivamente rappresenterebbe un risparmio sotto tutti i punti di vista e un passo notevole verso quella semplificazione e celerizzazione dei trasporti da tutti auspicata, rendendo, nel contempo, meno pesante e costosa la lontananza della Sicilia dal resto d'Italia.

(4-03051)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – In ordine alla richiesta avanzata dall'onorevole interrogante di ripristinare il collegamento marittimo Catania-Genova-Catania, si fa presente che la Società Tirrenia, a seguito dell'approvazione del programma quinquennale 1995-1999, ha proposto una ristrutturazione e qualificazione dei servizi (passeggeri e merci) in relazione agli obiettivi di contenimento dei costi del servizio pubblico e degli oneri di sovvenzione.

Detta ristrutturazione, incentrata principalmente sulla riorganizzazione dei collegamenti con la Sardegna attraverso le commesse di nuovo naviglio ad alta velocità, ha riguardato anche il rilancio della linea Livorno-Catania attraverso una riduzione tariffaria con lo scopo di incentivare l'utilizzo del mezzo navale e la possibilità di acquisire eventuali carichi nei porti di Genova e Catania, sfruttando il viaggio di posizionamento tecnico Genova-Livorno e Livorno-Genova delle unità provenienti dalla Sardegna nonchè la facoltà di scalo a Civitavecchia in connessione ad eventuali prospettive di acquisizione di carichi.

L'accoglimento delle proposte avanzate e la conseguente autorizzazione alla Società Tirrenia a modificare il vigente assetto dei servizi hanno trovato concretizzazione nella formulazione del relativo decreto interministeriale, che al termine dell'*iter* per la controfirma del Ministro del tesoro e di quello dell'industria è stato inviato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(18 luglio 1997)

CUSIMANO. – *Al Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali.* – Premesso:

che nell'ultimo Consiglio dei ministri della pesca dell'Unione europea, riunitosi a Lussemburgo, è stato deciso, a maggioranza, di autorizzare l'importazione in Italia, a dazio agevolato del 12 per cento, di ben 1.000 tonnellate di tonno congelato da lavorare;

che da notizie di stampa risulta che Francia e Spagna hanno votato contro il provvedimento, mentre il Ministro italiano avrebbe dato il suo benestare,

si chiede di sapere:

se il fatto corrisponda a verità e, in caso positivo, se il Ministro in indirizzo abbia valutato il danno mortale che tale operazione arrecherà alla pesca siciliana, mettendo ancor di più in ginocchio la debole economia siciliana che sul rilancio dell'agricoltura e della pesca punta le sue carte;

se non si intenda rivedere tale posizione e riparare celermente al grave attentato perpetrato contro la pesca siciliana.

(4-05431)

(17 aprile 1997)

RISPOSTA. – La questione segnalata fa riferimento alla presentazione da parte della Commissione CE di una proposta, sostenuta dall'Italia, recante l'apertura di un contingente di 1000 tonnellate di loins (filetoni di tonno semilavorato e congelato) al dazio del 12 per cento.

Tale proposta, che riguarda non solo l'Italia ma tutti i paesi membri, intende assicurare l'approvvigionamento di un prodotto ittico necessario all'industria di trasformazione per alimentare i cicli produttivi.

L'Italia ha votato tale proposta per far fronte alle esigenze dell'industria conserviera nazionale, la cui vitalità dipende dall'approvvigionamento della materia prima sul mercato mondiale a prezzi che consentano la riduzione dei costi di produzione; ciò è, infatti, necessario per reggere la concorrenza delle conserve di tonno importate da paesi terzi, ove i costi di produzione sono sensibilmente più bassi.

L'orientamento della delegazione italiana, infatti, si è ispirato a una politica di tutela del comparto che, si ricorda, assicura lavoro a non meno di 5.500 addetti.

Vi è interesse, quindi, a che sia garantita a questa industria la possibilità di ottenere forniture stabili di prodotti di buona qualità al miglior prezzo di importazione, al fine di soddisfare la domanda interna in un contesto di concorrenza con analoghi prodotti finiti di importazione.

È, inoltre, interesse degli stessi produttori di tonno comunitari, e quindi anche italiani, che l'industria conserviera non veda acuita la crisi in cui già versa, poichè la chiusura e il trasferimento di impianti determinerebbero la riduzione degli ordini di acquisto che oggi rappresentano una voce ragguardevole del loro bilancio economico.

Per le motivazioni sopra esposte, quindi, è stata sostenuta, in sede di Consiglio dei Ministri dell'Unione europea, la proposta comunitaria i cui effetti non danneggeranno in alcun modo il comparto della pesca del

tonno esercitata in Italia ed in modo particolare dalle marinerie siciliane; infatti, il tonno, oggetto della proposta in questione è del tipo albacora (pinna gialla), che sistematicamente viene importato dalle industrie di trasformazione, mentre la specie pescata dalle navi italiane è il tonno rosso che viene quasi totalmente ceduto al Giappone e solo in minima parte destinato all'industria di trasformazione italiana.

Il Ministro per le politiche agricole

PINTO

(17 luglio 1997)

DEMASI, COZZOLINO, DE CORATO. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che l'Ente poste, a copertura dei posti resisi disponibili nelle qualifiche inferiori a causa dei massicci prepensionamenti, ricorse all'istituto dell'assunzione a tempo determinato;

che esso è stato utilizzato durante tutto l'arco dell'anno mentre sarebbe stato consentito solamente durante il periodo feriale e per la copertura di vacanze di personale assunto con diritto alla conservazione del posto di lavoro;

che, comunque, le Poste – diventato ente economico ed in corso di trasformazione in spa – non poteva avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 3 della legge 14 dicembre 1965 n. 1376 e decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276;

che, per tale motivo, diversi contrattisti impugnarono il licenziamento davanti alla magistratura del lavoro;

che il pretore dispose la riassunzione dei licenziati riconoscendo l'indebito ricorso al contratto pubblicistico da parte dell'Ente poste;

che le sentenze esponevano il datore di lavoro a esborsi tali da indurre il Presidente pro tempore a preannunciare l'assorbimento di circa 5000 unità precarie;

che, in data 2 agosto 1976, il Governo venne in soccorso dell'Ente poste con il decreto-legge n. 204;

che esso, all'articolo 9 comma 21 prevedeva che «fino alla trasformazione dell'Ente in spa, in materia di contratto a tempo determinato, continueranno ad applicarsi le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 14 dicembre 1965, n. 1376 e decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1976, n. 276;

che il 2 ottobre 1996 si ebbe la reiterazione con il decreto-legge n. 510 che conferma la precedente sanatoria, ribadisce la retroattività della efficacia del provvedimento precedente e riconosce, fino al 31 dicembre 1996, un semplice diritto di precedenza, a valere in caso di ipotetiche assunzioni per coloro che abbiano fornito prestazioni a tempo determinato;

che con tale seconda formulazione viene palesemente annullato il diritto acquisito dai lavoratori e ad essi riconosciuto dai magistrati del lavoro;

che essa sostituisce il diritto reale con un semplice riconoscimento di precedenza;

che l'articolo 9 riformulato conferma la sanatoria delle violazioni dell'ente in materia contrattuale e cancella eventuali responsabilità della dirigenza;

che, inoltre, si ufficializza una differente situazione tra i dipendenti assunti a tempo indeterminato e quelli immessi in servizio a tempo determinato; i secondi, infatti, pur dipendendo dallo stesso datore di lavoro e svolgendo analoghe mansioni, sono assoggettati ad un contratto diverso da quello vigente per gli altri colleghi,

si chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda assumere nell'immediato e, comunque, in sede di conversione del decreto-legge n. 510 del 2 ottobre 1996 per:

riconoscere ai lavoratori assunti a tempo determinato i diritti di cui alle sentenze emesse dalla magistratura del lavoro;

eliminare i dubbi di costituzionalità ingenerati dalla norma che prevede per lavoratori con eguali mansioni e alle dipendenze dello stesso datore di lavoro differenti tipologie di contratto;

procedere ad un accertamento di eventuali responsabilità personali e di istituto in ordine alla gestione del rapporto di lavoro a tempo determinato difformemente dalle previsioni dei contratti di tipo privatistico cui l'Ente poste deve ricorrere nella qualità di Ente economico.

(4-06103)

(19 novembre 1996)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che l'Ente poste italiane, opportunamente interessato, ha riferito che il contratto collettivo nazionale di lavoro, stipulato il 26 novembre 1994, all'articolo 8 prevede la possibilità di ricorrere ad assunzioni di personale con rapporto di lavoro a tempo determinato per fronteggiare esigenze di carattere temporaneo e contingente che non è possibile fronteggiare con l'organico ordinario.

L'Ente ha precisato di aver fatto ricorso a tale tipo di contratti a termine in concomitanza di punte straordinarie di traffico o durante il periodo estivo per consentire al personale di ruolo il regolare godimento delle ferie; ne è derivato un notevole contenzioso davanti al giudice del lavoro poichè gli interessati hanno contestato l'apposizione del termine e quindi la legittimità del licenziamento.

Occorre in proposito sottolineare, ha soggiunto l'Ente, che il decreto-legge 1° ottobre 1996, n. 510, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 novembre 1996, n. 608, all'articolo 9, comma 21, prevede che «le assunzioni di personale con contratto di lavoro a tempo determinato effettuate dall'Ente poste italiane, a decorrere dalla data della sua costituzione e comunque non oltre il 30 giugno 1997, non possono dar luogo a rapporti di lavoro a tempo indeterminato e decadono allo scadere del termine finale di ciascun contratto».

Ovviamente la citata disposizione non è stata applicata ai casi in cui è intervenuta, antecedentemente all'entrata in vigore del decreto-leg-

ge n. 510 del 1996, la decisione definitiva del giudice del lavoro di reintegrazione in servizio di coloro che erano stati assunti con contratto a tempo determinato.

Per quanto attiene, infine, alla riferita ipotesi di assunzione di 5.000 unità, l'Ente ha precisato che essa non trova alcun fondamento in accordi definiti tra l'Ente stesso e le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(14 luglio 1997)

DOLAZZA. – *Ai Ministri delle finanze e di grazia e giustizia.* –
Premesso:

che nelle interrogazioni 4-01654, 4-01655, 4-01721 ed altre presentate da senatori della Lega Nord per la Padania indipendente è stata posta la questione delle ispezioni tributarie e contabili ad enti e società pubbliche o a partecipazione statale quali, fra le altre, l'Enel, l'IRI, la Finmare e compagnie associate, l'Alitalia e compagnie associate, l'ENI e compagnie associate, le Ferrovie dello Stato spa e compagnie associate, la Finmeccanica spa e compagnie associate, la Aeroporti di Roma spa, la Società esercizi aeroportuali spa, l'Ente nazionale assistenza al volo (già AAAVTAG), l'Agenzia spaziale italiana (ASI), il Consiglio nazionale delle ricerche ed istituti associati, l'ENEA, il Registro aeronautico italiano (RAI), istituti di credito a partecipazione pubblica, la STET e compagnie associate, l'Ente poste italiane, nonché le grandi centrali sindacali;

che dalle reazioni conseguenti alla pubblicazione di questi atti di sindacato ispettivo sono scaturite osservazioni a carattere personale e non ufficiale a dir poco sorprendenti quali:

a) la convinzione di alcuni alti dirigenti dell'amministrazione finanziaria secondo i quali tali enti, sottoposti o non sottoposti al controllo della Corte dei conti, siano comunque esentati dalle verifiche fiscali, tributarie e contabili alle quali sono sottoposte aziende private, lavoratori autonomi e liberi professionisti, sulla base del concetto dell'inutilità che lo Stato in questo genere d'attività controlli se stesso;

b) la convinzione di alcuni alti dirigenti dell'amministrazione finanziaria in servizio ed in quiescenza secondo i quali l'operato ed eventuali responsabilità personali dei dirigenti anche di vertice di tali enti siano sindacabili e perseguibili esclusivamente per iniziativa e da parte dell'autorità giudiziaria su segnalazione non di enti di controllo tributario e/o per effetto delle risultanze di specifiche verifiche;

che le risultanze dell'attività inquirente della magistratura ordinaria e contabile evidenziano come gravi e prolungati episodi criminosi, anche con elevato danno erariale, avrebbero potuto essere evitati o per lo meno stroncati sul nascere se le accennate verifiche tributarie, fiscali e contabili, alle quali sono ripetitivamente e spesso vessatoriamente sot-

toposte aziende private, lavoratori autonomi e liberi professionisti, non fossero state omesse o trascurate a carico degli accennati enti pubblici in riferimento ai soggetti precedentemente espressi,

si chiede di sapere:

se il Governo ammetta una specie di immunità da controlli tributari, fiscali e contabili per enti e società pubbliche o a partecipazione statale quali quelle nominate ed altre;

se il Governo, con dati di fatto dettagliati, sia in grado di smentire le omissioni di cui s'è parlato; diversamente, se il Governo intenda perseguire i responsabili di tali omissioni;

quali concrete misure il Governo abbia programmato e si impegni a porre in atto per migliorare e razionalizzare, con finalità di più efficace e proficuo impiego, le proprie capacità di verifica e controllo tributario, fiscale e contabile con particolare riguardo nei confronti di enti e società pubbliche o a partecipazione statale quali quelle menzionate.

(4-01994)

(26 settembre 1996)

RISPOSTA. - Con le interrogazioni cui si risponde, l'onorevole interrogante ha chiesto di conoscere se corrisponde al vero che, nel corso della fiera di Arce (Frosinone), tenutasi nel mese di settembre 1996, alcuni militari della Guardia di finanza abbiano elevato contravvenzione ad un minore e ad un venditore ambulante di arachidi, rispettivamente, per l'acquisto e la vendita di merce senza la richiesta ed il rilascio di ricevuta fiscale relativa al corrispettivo pagato, di importo pari a lire 2.000.

In caso affermativo l'interrogante ha chiesto ragguagli circa il risultato economico dell'operazione, anche in relazione alle spese sostenute per l'indennità di missione in giorno festivo ai militari verbalizzanti e per gli adempimenti connessi alla contestazione elevata.

Ciò anche in considerazione di una presunta «immunità da controlli tributari, fiscali e contabili per enti e società pubbliche o a partecipazione statale».

Al riguardo si osserva preliminarmente che, secondo quanto riferito dal comando generale della Guardia di finanza, la vicenda riguardante la contravvenzione per vendita di merce effettuata in violazione dei previsti adempimenti tributari, si colloca nell'ambito dell'attività di servizio disposta dal comandante della brigata di Ceprano, tendente al riscontro della regolare osservanza della normativa in materia di obblighi strumentali.

In tale ambito di attività una pattuglia di militari della Guardia di finanza si recava in data 2 agosto 1996 (venerdì), presso la Fiera campionaria di Arce (Frosinone), per eseguire specifici controlli.

Risulta che, nell'occasione, i finanzieri abbiano elevato appositi processi verbali di constatazione, tra i quali tuttavia non è stata riscontrata alcuna contestazione sulla vendita, e correlativo pagamento, di arachidi.

Si sottolinea in proposito che, per l'attività svolta, i militari in questione non hanno usufruito di indennità di missione, in quanto il servizio espletato nel comune di Arce (Frosinone), distando 8 chilometri dal comune sede del reparto, alla luce delle vigenti disposizioni amministrative non può essere remunerato con alcuna indennità integrativa. Nè, peraltro, il servizio di cui trattasi è stato prestato in giorno festivo.

Al di là dello specifico rilievo va, tuttavia, evidenziato che, conformemente a quanto auspicato nel testo dell'interrogazione, le istruzioni impartite con direttiva generale del 26 febbraio 1997, sull'azione amministrativa e la gestione per l'anno 1997, pongono come obiettivo la riduzione dei controlli sugli aspetti formali al fine di concentrare l'azione prevalentemente sulle verifiche alle imprese di grandi o di medie dimensioni.

Si rileva inoltre che con decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1996, n. 696, recante norme per la semplificazione degli obblighi di certificazione dei corrispettivi, è stato, tra l'altro, disposto che non sono soggette all'obbligo di certificazione le cessioni effettuate da venditori ambulanti e, comunque da parte di soggetti che esercitano senza attrezzature il commercio di beni di modico valore, con esclusione di quelli operanti nei mercati rionali.

Più in generale si osserva che il sistema sanzionatorio non penale in materia tributaria è attualmente oggetto di revisione organica e di completamento, in attuazione di delega legislativa recata dall'articolo 3, comma 133, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (collegata alla finanziaria per il 1997).

Per quel che attiene, infine, le istanze avanzate dall'interrogante circa le «ispezioni tributarie» condotte dalla Guardia di finanza nell'ultimo lustro, si rappresenta che la «verifica fiscale», generale o parziale, è il principale strumento ispettivo di cui si avvalgono i militari della Guardia di finanza per acquisire e reperire ogni elemento utile all'accertamento dei redditi e delle imposte – sia dirette che indirette – dei soggetti economici nonchè alla repressione delle violazioni penali e amministrative in campo tributario.

I reparti si avvalgono, altresì, di moduli ispettivi di natura speditiva che mirano al riscontro della regolarità, sotto il profilo fiscale, di singoli atti ovvero di determinati aspetti della gestione, denominati «controlli».

Tutti gli interventi eseguiti nell'ultimo quinquennio, sono stati riassunti dal comando della Guardia di finanza nel prospetto di seguito specificato.

ANNO	1992	1993	1994	1995	1996	1997
interventi eseguiti	33.070	35.038	42.098	43.673	41.855	10.952
elementi positivi	10.279	11.647	15.233	15.373	25.024	3.849
elementi negativi	6.522	9.219	8.812	12.122	10.805	1.672
ritenute d'acconto	90	114	241	1.348	128	35
IVA relativa	1.407	1.702	2.073	2.335	2.392	536
IVA dovuta	1.605	2.170	2.485	3.088	3.193	915

Occorre chiarire che gli importi indicati nel prospetto sopra richiamato sono espressi in miliardi di lire e che, per quel che riguarda l'anno 1997, il periodo di riferimento è relativo al 1° gennaio-30 aprile.

In particolare, l'attività operativa per gli anni 1996 e 1997, a tutto il 30 aprile, suddivisa in relazione alla tipologia dei contribuenti ispezionati, ha conseguito i risultati di seguito evidenziati.

ANNO	1996	1997
ditte individuali	23.641	6.058
società in accomandita per azioni	68	20
società a responsabilità limitata	7.059	1.840
società per azioni	1.675	418
società cooperative	687	188
altri enti ed istituti con personalità giuridica	309	103
enti pubblici economici	2	3
società semplici, irregolari e di fatto	1.123	264
società in nome collettivo	4.732	1.322
società in accomandita semplice	2.559	736

Per quel che attiene le verifiche effettuate presso enti e società pubbliche e private concessionarie di pubblici servizi ed agevolate con norme e contribuzioni pubbliche risultano effettuate nel tempo, dal Servizio centrale degli ispettori tributari e dalla Guardia di finanza, diverse indagini.

A tal fine si indicano taluni controlli effettuati presso istituti di credito ed enti a partecipazione e con contribuzione pubblica.

Monte dei Paschi di Siena – istituto di credito pubblico: processo verbale di constatazione, 6 giugno 1986, violazione in materia di imposte sui redditi; 25 settembre 1992, violazioni in materia di imposte sui redditi; 18 maggio 1993, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Istituto bancario S. Paolo di Torino: processo verbale di constatazione, 20 giugno 1991, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Sezione speciale per il credito industriale, presso la Banca nazionale del lavoro, istituto di credito di diritto pubblico: processo verbale di constatazione, 16 novembre 1989, violazioni in materia di IVA, 26 novembre 1990, violazioni in materia di IVA, 22 ottobre 1991, violazioni in materia di IVA.

Banca nazionale del lavoro – Istituto di credito di diritto pubblico: processo verbale di constatazione, 19 dicembre 1990, violazioni in materia di IVA, 6 novembre 1991, violazioni in materia di IVA.

Iritecna, società per l'impiantistica industriale e per l'assetto del territorio spa, quale incorporante di Italstat spa: processo verbale di constatazione, 19 marzo 1992, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Banca di Roma spa, all'epoca del gruppo IRI, quale incorporante di Finmilano, già Alfa Romeo spa: processo verbale di constatazione, 7 dicembre 1993, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Credito italiano spa, all'epoca del gruppo IRI, quale incorporante di Sofingar spa, già Alfa Romeo auto spa: processo verbale di

constatazione, 10 dicembre 1993, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Credito italiano spa, all'epoca del gruppo IRI, quale incorporante di Società di servizi finanziari Fiservizi spa, già società finanziaria meccanica Finmeccanica spa: processo verbale di constatazione, 10 dicembre 1993, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Finmeccanica Società finanziaria spa (gruppo IRI): processo verbale di constatazione, 16 dicembre 1993, violazioni in materia di imposte sui redditi; 11 ottobre 1994, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Fideuram Vita - Compagnia di assicurazioni e riassicurazioni spa (Gruppo IMI): processo verbale di constatazione, 15 novembre 1991, violazioni in materia di imposte sui redditi.

Istituto nazionale assicurazioni - INA: in corso di verifica l'istituto contribuente ha presentato domanda di condono ai fini IVA, IRPEG e ILOR:

Enel: 4 interventi tra il 1984 e il 1987, violazioni in materia di imposte sui redditi ed IVA.

Alitalia spa: 8 interventi nel periodo 1981-1995, violazioni in materia di imposte sui redditi ed IVA.

Ferrovie dello Stato: 3 interventi tra il 1990 e il 1995, violazioni in materia di IVA.

CNR: 1 intervento nel 1983, per violazioni di natura formale.

Registro aeronautico italiano: 1 intervento nel 1979, violazioni in materia di imposte di registro e di bollo.

STET: 2 interventi nel 1995, violazioni in materia di imposte sui redditi ed IVA.

Aeroporti di Roma spa: 1 intervento nel 1987, violazioni in materia di imposte sui redditi ed IVA, infrazioni valutarie.

Finmeccanica spa: 2 interventi tra il 1994 e il 1995, violazioni in materia di imposte sui redditi ed IVA.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(30 giugno 1997)

DOLAZZA. - Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, della difesa, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e tesoro e del bilancio e della programmazione economica. - Premesso:

che in Europa esistono sei centri di ricerche aerospaziali, mentre negli altri continenti ve ne sono venticinque, con un bagaglio d'esperienze ed una tradizione di studi, di ricerca e di tecnologia applicativa quasi sempre superiore al mezzo secolo nonchè con impianti giganteschi e di sofisticata, avanzatissima tecnologia, evolutisi sulla base delle multidecennali esperienze di intenso lavoro derivante sia dal soddisfacimento delle concitate esigenze militari connesse con il contrasto fra Stati

Uniti ed Unione sovietica sia dall'avvenuto, prorompente sviluppo del trasporto aereo;

che il mutamento delle condizioni geopolitiche mondiali e la situazione delle imprese di trasporto aereo generata sia dalla diffusa *deregulation* sia dalla «lunga vita» dei moderni aeromobili da trasporto, stando anche alle informazioni riportate dal settimanale «Aviation week & space technology» e da altri periodici tecnici non italiani nel 1993 - 96, hanno fatto sì che di questi centri di ricerca alcuni siano prossimi alla chiusura per inesistenza di domanda e di *input*, altri per gli stessi sintetizzati motivi mantengono un'attività minima, hanno dovuto procedere a massicci licenziamenti di personale anche con altissima qualificazione e trovano difficoltà al reperimento delle risorse per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza degli impianti;

che non sussistono credibili e razionali previsioni sulla durata di questa condizione di stallo;

che con decisione del 1986 - pertanto in diversa condizione geopolitica internazionale e del mercato del trasporto aereo - veniva costituita la società consortile per azioni Centro italiano ricerche aerospaziali (CIRA) con capitale (versato di 907,5 milioni di lire) del 33,33 per cento della regione Campania e per il rimanente di industrie ed enti aeronautici; le successive metamorfosi del settore hanno fatto sì che il 36,93 per cento del capitale della scpa CIRA sia controllato dalla Finmeccanica spa (che di fatto pertanto controlla il CIRA), alla FIAT va il 9,01 per cento, il 5,8 per cento alla Aeronautica Macchi spa ed il rimanente ad azionisti minori;

che con legge n. 184 del 16 maggio 1989 erano affidate alla scpa CIRA la progettazione, la realizzazione e la gestione delle opere connesse con l'attuazione del programma di ricerche aeronautiche PRORA, peraltro non definito in modo convincente;

che per la realizzazione di dette opere erano stanziati 600 miliardi di lire, mentre con la legge n. 46 del 14 febbraio 1991 erano devoluti al CIRA 40 miliardi di lire l'anno, quale contributo dello Stato all'attuazione del programma PRORA;

che, sulla base di stime fornite dalla regione Campania, il complesso degli impianti, studi ed uffici del CIRA, in fase di esecuzione presso Capua, si estenderà su una superficie di 150 ettari impegnando seicento persone (oltre a cento nell'indotto), mentre il CIRA conta già duecento dipendenti fra dirigenti ed impiegati;

che sono in fase di definizione, sulla base di proposte formulate dalle stesse industrie aeronautiche azioniste del CIRA, commesse su temi di ricerca sulla cui valutazione indipendente ed autonoma non si conoscono le garanzie esistenti;

che è stato rilevato (interrogazione 4-02035 del 1° ottobre 1996) come la gestione del CIRA e del connesso programma PRORA nonché la costruzione dei relativi impianti proceda fra notevoli problemi ed episodi apparentemente inspiegabili quali difficoltà d'applicazione della normativa nazionale e comunitaria per l'affidamento di forniture e di lavori e la possibilità di ricorrere alla trattativa privata, interventi della Ragioneria generale dello Stato in materia di normativa delle trattative,

una «regolamentazione degli acquisti» elaborata dallo stesso CIRA, acquisti ed affidamento della direzione dei lavori e di lavori agli stessi per la realizzazione degli impianti ad azionisti del CIRA, interventi della procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere, inoltro di denunce per pretese irregolarità di gestione, tentativo della Finmeccanica di occupare al CIRA personale in esubero in altre sedi, enorme crescita dei costi e, soprattutto, profondo ed allargato malessere delle popolazioni locali le quali vedono cadere le speranze di trovare nel CIRA occupazione diretta ed indotta,

si chiede di conoscere:

la valutazione del Governo in genere e dei Ministri interrogati in particolare sulle prospettive sia d'attività effettivamente utili e remunerative che potranno essere compiute dal CIRA nel settore industriale in fase di progressivo ridimensionamento e dinanzi alle ben più consistenti esperienze, risorse e capacità della concorrenza, sia di gestione economicamente autosufficiente della scpa CIRA nelle descritte condizioni e nel prevedibile futuro dell'industria aerospaziale, italiana in particolare;

se il Governo in genere e i Ministri interrogati in particolare possano assicurare in termini inequivoci che con la scpa CIRA e connesso programma PRORA non si stia edificando un'ennesima - come suol dirsi - «cattedrale nel deserto»:

a) con enorme ed inutile dispendio di risorse dell'intera comunità nazionale (si rammenta che le regioni, come anche la Campania, sono prevalentemente finanziate dallo Stato e che la Finmeccanica spa è società a prevalente partecipazione pubblica e lamenta tuttora perdite nell'ordine delle migliaia di miliardi);

b) con perfido e mendace indurre nelle popolazioni locali illusioni d'allargata occupazione quando fin d'ora risulta come in misura prevalente il personale del CIRA provenga da zone diverse da quella di Capua, nonchè con danni ecologici irreparabili per il territorio, il tutto a vantaggio di forti e ristretti interessi fin d'ora agevolmente identificabili;

se il Governo in genere e i Ministri interrogati in particolare si rendano conto come lo svilupparsi - per effetto del complesso di decisioni e di norme scaturite, con una certa discrezione di fatto, in diverso scenario politico italiano e su presupposti del mercato internazionale venuti meno con la fine della guerra fredda e con la liberalizzazione del trasporto aereo - dell'organizzazione del CIRA-PRORA e connesso faraonico complesso infrastrutturale rischia di produrre un'ennesima struttura permanente altamente costosa, parassitaria ed inutile, in netto contrasto con le ripetitive declamazioni dell'attuale Governo circa la necessità di eliminare le entità del genere, direttamente e/o indirettamente ossigenate dai contribuenti;

se il Governo in genere e i Ministri interrogati in particolare non ritengano urgente e doveroso - previo blocco di tutte le elargizioni di pubblico denaro da parte del Tesoro e della regione Campania - avviare sia un'allargata indagine sulle vicissitudini che hanno contrassegnato finora l'esistenza del CIRA (con particolare riguardo alle intromissioni della Finmeccanica spa) anche con la finalità di identificare sprechi, ir-

regolarità ed illegalità ed eventuali responsabilità personali da segnalare all'autorità giudiziaria, sia disporre uno studio indipendente ed affidabile (da sottoporre al Parlamento) sulle reali prospettive di mercato e di effettiva utilità del CIRA stesso al fine di procedere quindi a razionali decisioni, in aggiornamento a quelle adottate dieci anni or sono, ed infine di venire incontro seriamente con il migliore rapporto costo/efficacia alle giuste aspettative delle popolazioni locali.

(4-02527)

(23 ottobre 1996)

RISPOSTA. - In ordine all'interrogazione parlamentare di cui all'oggetto, riguardante il CIRA Scpa (Centro italiano di ricerche aerospaziali), a cui, con legge n. 184 del 6 maggio 1989, è stata affidata la gestione delle opere connesse all'attuazione del programma di ricerche aerospaziali (PRORA), l'onorevole interrogante pone alcune domande che richiedono una chiara risposta.

Il suddetto programma PRORA è, come si evince dalla legge n. 184 del 1989, un programma destinato a finalità di ricerca, sperimentazione, interscambio dell'informazione e formazione del personale tecnico-scientifico nel settore aerospaziale che non può non tener conto dell'evoluzione scientifica, tecnologica ed economica del settore stesso, anche in ambito internazionale. Ogni attività riguardante il settore spaziale, tra l'altro, deve essere svolta in coerenza con il «Piano spaziale nazionale» e in stretto coordinamento con l'Agenzia spaziale italiana.

La missione che IL CIRA è chiamato a svolgere, in attuazione del PRORA, è pertanto simile a quella che, da decenni, svolgono nei loro rispettivi paesi enti come DLR (Germania), DRA (Gran Bretagna), FFA (Svezia), INTA (Spagna), NLR (Olanda), ONERA (Francia), con le quali ha costituito l'Associazione di settore «AEREA» per il coordinamento a livello europeo della ricerca.

La società CIRA, proprio perchè è un organismo nazionale di servizio-ricerca avanzata, viene ad assumere ed a costituire un polo di coordinamento, integrazione, riferimento e supporto per i rapporti internazionali con gli analoghi centri, sia nei confronti delle industrie che delle università e di altri organismi di ricerca delle attività italiane nel settore aerospaziale.

Ora, se è pur vero che in questi ultimi anni tale ruolo il CIRA non ha svolto con piena efficacia ed incisività, ciò non costituisce un buon motivo per considerarla un ente inutile proprio mentre attende di essere riorganizzato e rilanciato, ma soprattutto dotato di nuovi impianti di sperimentazione.

Tra l'altro, risulta che, sia pure con lentezza, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di alcuni nuovi impianti.

Come si è già affermato in sede di audizione del 6 febbraio 1997 dinanzi alla X Commissione della Camera, si tratterà di verificare se detti impianti «possano realizzarsi o meno e se siano ancora tutti attuali».

Per poter verificare ciò si è chiesto alla stessa Commissione una pausa di riflessione, prima di assumere future decisioni.

Nella successiva audizione del 4 giugno 1997 si è poi riferito che «gli impianti progettati sono tutti validi, anche se naturalmente non privi di incognite o in ritardo sui tempi di realizzazione».

È stato altresì sottolineato che è necessario che venga elaborato un piano di transizione il quale preveda priorità, verifiche e variazioni mantenendo, d'ora in poi, un rigoroso rispetto dei tempi.

In base a tale piano e secondo quanto suggerito dal CTS è opportuno infatti che il CIRA prioritariamente dia corso alla realizzazione della galleria transonica, della galleria a plasma e della galleria per la formazione del ghiaccio degli impianti crash.

Qualche ripensamento dovrà invece essere rivolto nei riguardi delle funzioni del centro di calcolo, della galleria a bassa velocità e della valorizzazione del CRYO.

Su questi progetti sarà opportuno decidere solo dopo aver verificato, nel contesto nazionale ed internazionale, il proficuo utilizzo e la effettiva realizzazione, nonché l'incidenza finanziaria.

Quanto infine alla «induzione nelle popolazioni locali di illusioni di allargata occupazione» non risulta che il CIRA abbia rivolto alla popolazione locale alcuna promessa di occupazione «privilegiata» presso di sé. Anzi occorre far presente che i rapporti dello stesso CIRA con le civiche amministrazioni, succedutesi nel corso degli anni, hanno avuto momenti anche di qualche incomprensione per questa ragione.

*Il Sottosegretario di Stato per l'università
e la ricerca scientifica e tecnologica*

TOGNON

(10 luglio 1997)

FILOGRANA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che gli italiani hanno cominciato questo mese a pagare le rate della tassa per l'Europa; i profughi albanesi sono sbarcati a migliaia nel nostro paese e continueranno a sbarcare, con gravi ripercussioni sulla nostra economia e sul mondo del lavoro;

che lo Stato italiano non riesce a far fronte a questa situazione di emergenza e la classe politica, anche all'interno della stessa Maggioranza si sta spaccando; il danno è enorme, gli aiuti inesistenti,

l'interrogante chiede di sapere:

dove sia l'Europa in questo momento;

se il problema dell'Albania sia solo un problema italiano;

se gli altri Stati-membri della futura Unione europea abbiano stanziato contributi in danaro o se abbiano deciso alte forme di intervento; il problema dell'Albania è un problema di tutto l'Europa; come al solito i rappresentanti del nostro Governo, malati di complesso di inferiorità, si sono sottomessi alla volontà degli altri governi europei.

Si chiede inoltre di sapere:
i motivi di questo comportamento di sudditanza;
in che maniera il nostro Governo intenda affrontare nell'immediato la grave emergenza-profughi;
quali costi avranno per il nostro paese, e quindi per i contribuenti, l'assistenza e l'ospitalità che lo Stato italiano sta offrendo alle migliaia di persone sbarcate sulle nostre coste;
infine quale ripercussioni si avranno nel mondo del lavoro che è già fortemente in debito con la manodopera italiana, soprattutto giovanile.

(4-05124)

(3 aprile 1997)

RISPOSTA. - Sul'emergenza Albania l'Unione europea si è attivata sin dai primi sviluppi della crisi, su diversi fronti.

Al Vertice informale di Apeldoorn, il 16 marzo scorso, l'Unione si impegnava formalmente ad assistere l'Albania sia sul piano civile che sul piano della fornitura di aiuti di emergenza. Il 16 e 17 marzo una prima missione dell'Unione europea, guidata dall'ambasciatore d'Ansembourg, si è recata a Tirana per verificare direttamente sul posto le diverse esigenze di assistenza. Il Consiglio affari generali del 24 marzo, ha quindi accolto con favore gli sforzi di alcuni paesi, guidati dall'Italia, di creare una Forza multilaterale di protezione. L'argomento Albania è stato affrontato in numerose altre occasioni in ambito Unione europea, a livello tecnico ed a livello politico (inclusi i Consigli affari generali di aprile e di maggio).

Sul piano dell'assistenza all'Albania, l'Unione europea ha compiuto un rilevante sforzo: oltre ad un cospicuo ammontare di aiuti umanitari, alimentari e medicinali, forniti soprattutto nella prima fase della crisi, la Commissione europea ha stanziato 1,5 MECU, su fondi PHARE, a sostegno del processo elettorale. L'Unione europea ha inoltre previsto il dispiegamento in Albania di 30 osservatori ECMM.

L'UEO, dal canto suo, ha avviato un programma di formazione delle forze di polizia locali, inviando nel paese una squadra di oltre 20 formatori specializzati. Il Consiglio d'Europa, infine, ha avviato per parte sua un vasto programma di assistenza, che tocca diversi settori, quali la preparazione e il monitoraggio delle elezioni, la liberalizzazione degli organi di informazione, il miglioramento del sistema giudiziario e carcerario, la ristrutturazione delle forze di polizia, in collaborazione con l'OSCE, l'Unione europea e l'UEO.

Il Governo italiano ha particolarmente apprezzato tale determinante sforzo dell'Europa, che si inserisce nel quadro di una vasta azione internazionale di assistenza al paese, nell'ambito del quale svolge la sua missione anche la forza multinazionale di protezione guidata dall'Italia. Il problema albanese, d'altra parte, non è solo un problema italiano: determinante è stata la posizione assunta dapprima dell'Unione europea, quindi dall'OSCE, ed infine dalle Nazioni Unite, per consentire l'avvio stesso, in una cornice di legalità internazionale, della FMP. Altrettanto

determinante è, al momento attuale, l'impegno dell'OSCE per la corretta organizzazione e per lo svolgimento della prossima consultazione elettorale prevista per il 29 giugno.

In questo ampio contesto internazionale, il Governo italiano si è fatto direttamente promotore di numerose iniziative ed il determinante ruolo di iniziativa e di guida del nostro paese certo non è di «sudditanza», come è riconosciuto ed apprezzato dalla intera comunità internazionale.

Le iniziative del Governo nei confronti dell'esodo degli albanesi seguono alcune direttrici principali. Con il decreto-legge n. 60 del 20 marzo scorso, recentemente convertito in legge, si sono da un lato predisposti gli strumenti giuridico-amministrativi atti a far fronte all'eccezionale afflusso di stranieri provenienti dall'Albania con interventi mirati a garantire loro protezione ed accoglienza temporanea sul territorio nazionale, dall'altro sono state adottate misure intese a contrastare tempestivamente il flusso di immigrati clandestini, assicurando così un adeguato controllo delle frontiere e la repressione di attività criminose legate al traffico irregolare di stranieri provenienti dalle coste schipetare. In tale secondo ambito il Governo ha, inoltre, adottato alcune iniziative bilaterali con lo Stato albanese e segnatamente:

il rinnovo dell'intesa bilaterale sottoscritta il 25 marzo scorso, sul fermo in acque internazionali ed il dirottamento verso porti albanesi da parte delle forze navali italiane di navigli battenti bandiera albanese o comunque riconducibili allo Stato albanese, nonché il fermo in acque territoriali albanesi di imbarcazioni che effettuino il trasporto di cittadini schipetari sottrattisi ai controlli effettuati sul territorio albanese dalle Autorità locali a ciò preposte;

l'intensificazione della già esistente collaborazione di polizia, tesa a favorire una più efficace assistenza di tutte le forze dell'ordine italiane a quelle albanesi in direzione di una sempre più incisiva azione di prevenzione, contrasto e repressione delle attività criminali, in particolare di quelle di stampo mafioso attive anche nel settore dell'immigrazione clandestina, e dei loro flussi tra i due paesi. In tal senso è stata finalizzata un'apposita intesa tra i due Governi.

E ciò a prescindere dal rilevante impegno del nostro contingente militare nel quadro della Forza multilaterale di protezione.

In tutti i recenti incontri con i principali esponenti governativi schipetari non si è mancato di sottolineare la necessità di un maggiore impegno da parte albanese nella prevenzione e nel contrasto delle partenze di clandestini verso le nostre coste, ribadendosi nel contempo agli interlocutori di Tirana che per l'intera durata dell'attuale fase di emergenza l'Italia continuerà ad avvalersi dei meccanismi previsti dal decreto-legge n. 60 del 1997, convertito dalla legge 19 maggio 1997 n. 128. In particolare per quanto attiene al problema dei rimpatri, nel corso del Consiglio dei ministri del 13 giugno scorso, è stata approvata una apposita direttiva del Presidente del Consiglio con la quale sono stati individuati gli idonei mezzi per la realizzazione di un piano graduale e selettivo delle operazioni di rimpatrio, in armonia con quanto già indicato nel

predetto decreto, promuovendo tra l'altro, mediante intese con le organizzazioni non governative e le altre istituzioni con finalità umanitarie, la prosecuzione dell'assistenza ai cittadini albanesi da rimpatriare.

Il programma dei piani di rimpatrio dovrà inoltre essere eseguito prestando cura particolare nella individuazione dei cittadini schipetari non rispondenti ai requisiti della legge stessa (perchè privi del nulla osta provvisorio loro negato, o nel frattempo scaduto per decorrenza dei termini di validità), facendo salva l'esigenza che i rimpatri non avvengano in modo indiscriminato e che sia prevista una forma di selezione, destinata ad individuare i casi, sempre possibili, di persone bisognose di un prolungamento della protezione.

La fermezza adottata da parte italiana circa la necessità di un progressivo rientro degli albanesi in patria come nei confronti della lotta all'immigrazione illegale proveniente dall'Albania potrà essere bilanciata dalla contestuale disponibilità ad individuare, in tempi relativamente brevi, meccanismi atti a facilitare l'accesso al mercato del lavoro italiano di cittadini schipetari che ne facciano richiesta in territorio albanese, sperando le procedure a tal fine previste dalla vigente normativa italiana, con particolare riferimento al lavoro a tempo determinato o stagionale. A ciò si sta cercando di provvedere anche attraverso previsioni *ad hoc* nell'ambito del decreto di programmazione dei flussi migratori per il 1997, sulla cui impostazione e sul cui impianto è emerso fra le amministrazioni interessate un ampio consenso che dovrebbe permetterne una finalizzazione in tempi brevi.

Tuttavia non va trascurato il fatto che per quanto possa manifestarsi alle autorità di Tirana sul fronte del lavoro una disponibilità ed un'apertura di principio da parte nostra, sono i meccanismi liberi e spontanei del mercato del lavoro italiano a determinare in ultima analisi, con la cosiddetta «chiamata diretta» di stranieri da parte di datori di lavoro italiani, le reali capacità di assorbimento della mano d'opera non comunitaria.

Nel contesto generale dei rapporti bilaterali, si è già manifestata alla controparte la disponibilità e l'interesse italiani ad una finalizzazione del noto pacchetto migratorio comprendente l'accordo per la prima missione degli irregolari e quello sul lavoro stagionale, entrambi parafati fin dall'aprile 1996, ma purtroppo mai perfezionati per le resistenze albanesi ad integrare la prima delle due intese con un coerente protocollo applicativo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

FASSINO

(25 giugno 1997)

LAGO. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che da notizie apparse nella stampa locale si apprende che nel piano triennale dell'ANAS sarebbe stato escluso il finanziamento di 120 miliardi (già previsto nei piani pre-

cedenti) per il completamento della superstrada Valsugana (statale 47) e più precisamente la variante di Pove del Grappa (provincia di Vicenza) tra il chilometro 46+600 ed il chilometro 48+300, nonchè le varianti di Solagna e San Nazario tra il chilometro 49+400 ed il chilometro 57+200, si chiede di conoscere quali determinazioni assumeranno i Ministri in indirizzo se quanto sopra risultasse confermato, ricordando il carattere di urgenza improcrastinabile che riveste tale intervento.

(4-05021)

(26 marzo 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che per la variante di S. Nazario sono stati individuati, d'intesa con la regione Veneto, alcuni interventi prioritari riguardanti:

Pian dei Zocchi-Cimitero di S. Nazario – 1° lotto – lire 120 miliardi;

S. Nazario Pove – 2° lotto – lire 100 miliardi;

Variante di Pove – lire 15 miliardi.

Detti lavori non sono stati inclusi nel Piano triennale ANAS 1997-1999, in quanto, al momento, non risultano cantierabili, dato che è ancora in corso la procedura di valutazione di impatto ambientale sui relativi progetti.

Pertanto, la realizzazione di tali opere sarà valutata in sede di predisposizione del prossimo piano triennale.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

LA LOGGIA, SCHIFANI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che con legge 2 maggio 1977, n. 264, è stato ratificato ed è stata data esecuzione all'accordo relativo ai trasporti internazionali delle derivate deteriorabili, definito accordo ATP, il quale prevedeva che per la messa in esercizio e per i controlli periodici di tali veicoli fossero competenti le stazioni di prova autorizzate mentre, per i soli controlli periodici, le autorità competenti potevano avvalersi di esperti ATP all'uopo autorizzati;

che con decreto ministeriale 28 febbraio 1984 è stata estesa l'applicazione dell'accordo anche ai mezzi destinati al trasporto delle merci alimentari deperibili in ambito nazionale;

che con i successivi decreti datati 27 febbraio 1985, 8 agosto 1985 e 10 giugno 1985 venivano nominati, a seguito di concorso per titoli ed esami, gli esperti autorizzati ad effettuare i controlli periodici dei suddetti veicoli così come previsto dai paragrafi 29 e 49 dell'allegato 1, appendice 2, dell'accordo ATP;

che all'articolo 2 di tali decreti era previsto che i suddetti esperti potessero effettuare eventuali ulteriori accertamenti disposti dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

considerato che pertanto alla fine del 1986 si aveva la seguente situazione:

a) stazioni di prova competenti per la messa in esercizio e per il rinnovo delle attestazioni ATP valide 6 anni:

centro superiore ricerche e prove di Roma del Ministero dei trasporti;

centro prova autoveicoli di Milano del Ministero dei trasporti;

istituto di tecnica del freddo del CNR di Padova;

istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato di Roma;

b) esperti abilitati ai soli rinnovi delle attestazioni ATP con validità di 3 anni:

circa 60 esperti operanti in laboratori di prova distribuiti su tutto il territorio nazionale;

visto:

che con decreto ministeriale del 30 aprile 1987 su semplice domanda, senza titoli ed esami, contrariamente a quanto era previsto dal decreto ministeriale 28 febbraio 1984, veniva autorizzata la stazione di prova privata Montedipe CSI di Bollate (Milano) del gruppo Montedison;

che da tale data è stata limitata progressivamente sulla scorta di semplici circolari ministeriali l'operatività degli esperti appellandosi alle delibere di una commissione consultiva e di una commissione tecnica mai nominata per decreto e avente tra i componenti sia le stazioni di prova pubbliche che quelle private;

che nel contempo non è stato dato seguito a tutte le domande inoltrate dagli esperti per essere elevati a stazioni di prova autorizzate ad operare solo sul parco circolante, anzi, alle limitazioni per questi soggetti è corrisposto, sempre con circolari ministeriali, uno smisurato allargamento della operatività delle stazioni di prova, favorendo l'effettuazione di revisioni a campione fuori della sede operativa (consentendo la revisione di interi parchi sottoponendo a prova un solo veicolo) e rilasciando quindi una certificazione valida sei anni a discapito dell'attività degli esperti, che effettuano le prove sui singoli veicoli presso la propria sede operativa con rilascio di certificati con validità di tre anni;

ritenuto:

che l'iniqua disparità ha favorito i collaudi presso le stazioni di prova con particolare riguardo per quelle private che, per l'aumento indiscriminato del *business*, svolgono una attività di *marketing* e promozione presso i grossi parchi veicolari evidenziando gli indubbi vantaggi economici derivanti dalla loro posizione operativa; questo atteggiamento denota una dubbia deontologia professionale che non si addice ad un ente certificatore, di controllo e di collaudo;

che tale situazione di monopolio nel campo nazionale sembra abbia indotto le stazioni private a chiedere in concessione le stazioni pubbliche inutilizzate dallo Stato site in Catania, Pescara, Bari e Cagliari;

che l'attività di controllo delle stazioni di prova crea enorme disparità tra i grandi parchi, che rinnovano i certificati inviando solo un veicolo alla prova di revisione, e i piccoli trasportatori, che sono costretti a sospendere l'attività per circa una settimana, per inviare il veicolo in una delle stazioni di prova che sono situate nel Centro o nel Nord del paese, o addirittura a sostituire la carrozzeria isoterma solo dopo nove o dodici anni di anzianità, con notevole dispendio di risorse economiche e con conseguente notevole inquinamento ambientale dovuto all'abbandono di una enorme quantità di furgonature in vetroresina e poliuretano che, pur essendo in alcuni casi perfettamente efficienti, sono rese inservibili solo per i notevoli costi di revisione imposti per la irrazionale distribuzione logistica delle stazioni di prova;

che, pur essendo a conoscenza che le suddette prove a campione sono ammesse dalla normativa ATP, non si trova traccia in essa o nei decreti collegati delle limitazioni temporali (9 o 12 anni) alla attività degli esperti ATP,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda prendere, con urgenza, per ripristinare la piena operatività degli esperti senza limitazioni temporali al fine di favorire il parco circolante, quantomeno quello dei piccoli veicoli adibiti alla distribuzione frazionata o ai trasporti per brevi distanze in campo nazionale e per limitare l'operatività delle stazioni di prova alla propria sede, al fine di evitare fenomeni di concentrazione di attività per le quali potrebbe essere richiesta l'attenzione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

(4-02640)

(30 ottobre 1996)

RISPOSTA. - Ai sensi dell'Accordo ATP i compiti tra stazioni di prova ed esperti ATP sono nettamente separati. Le stazioni di prova effettuano le prove di omologazione sui prototipi o sul circolante misurando il coefficiente d'isolamento della carrozzeria e la potenza dei gruppi frigoriferi utilizzando una complessa e costosa attrezzatura.

Gli esperti si limitano a verifiche solo visive dell'isolamento della carrozzeria e alla verifica del buon funzionamento del gruppo frigorifero.

Il decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1979, n. 404, attribuisce al Ministero dei trasporti e della navigazione la facoltà di autorizzare stazioni di prova non dipendenti dall'amministrazione statale. Su tale base, e solo dopo il favorevole accertamento tecnico dell'idoneità delle attrezzature, è stata autorizzata la stazione di prova della Montedipe CSI con decreto ministeriale 30 aprile 1987. Si fa presente che con il decreto ministeriale 29 dicembre 1995 la predetta Società ha la denominazione CSI spa e fa ora parte del gruppo dell'Istituto italiano per il marchio di qualità.

L'attuale criterio per cui è limitata a 12 anni la competenza degli esperti per i mezzi di trasporto isotermici normali, escluse le cisterne, relative apparecchiature frigorifere, veicoli refrigeranti e caloriferi, ed a 9 anni per gli altri mezzi di trasporto, cioè quelli più critici, risponde a criteri di valutazione per la sicurezza dell'adeguata conservazione delle merci trasportate. D'altronde, se non vi fosse un limite temporale per l'attività degli esperti, si potrebbe venire a creare un parco circolante così vetusto da minare seriamente la credibilità del settore in quanto gli esperti non possono, come già detto, misurare l'effettivo coefficiente d'isolamento del mezzo di trasporto.

Le prove a gruppi sono previste dagli articoli 29 e 49 dell'allegato 1, appendice 2, dell'Accordo ATP. I predetti articoli regolano le modalità di prova e la relativa competenza in quanto gli attestati possono essere rinnovati, per un periodo di sei anni, solo dalle stazioni di prova.

Anche altri paesi aderenti all'Accordo ATP impongono l'obbligo, anche se con modalità differenti, ai proprietari dei mezzi di trasporto di sottoporre i propri veicoli a verifica nelle stazioni di prova al raggiungimento di una certa anzianità del mezzo di trasporto.

Per eliminare l'attuale squilibrio nella localizzazione delle stazioni di prova, l'amministrazione sta provvedendo alla creazione delle nuove stazioni di prova di Catania, Pescara, Bari, Cagliari e Codroipo, anche ricorrendo, se del caso, all'affidamento in concessione a privati.

L'attività degli esperti ATP non risulta si sia ridotta. Ciò non risulta dalle statistiche a suo tempo effettuate ed attualmente non vengono segnalate riduzioni che non siano fisiologiche. Inoltre, la possibilità che gli esperti hanno di avere più di un locale di prova consente agli stessi di potersi meglio collocare sul territorio nazionale in base alle esigenze dell'utenza.

Si fa presente, infine, che la Commissione consultiva è stata istituita con decreto ministeriale 28 aprile 1984, n. 1182, e la Commissione tecnica è stata istituita con decreto ministeriale 8 febbraio 1980, n. 149.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(22 luglio 1997)

LAURO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e di grazia e giustizia.* – Premesso: che i decreti-legge reiterati con o senza modifiche rappresentano già di per sè diritti precari ed incerti per gli operatori e per gli amministratori pubblici;

che il Consiglio dei ministri dell'8 agosto 1996 ha reiterato i seguenti decreti-legge: n. 329 (disposizioni in tema di imposizione diretta ed indiretta), n. 330 (risanamento e riordino della RAI), n. 334 (emittenza televisiva e pay tv), n. 331 (bilanci delle imprese editrici, eccetera),

n. 332 (proroga di termini in materia di interventi in campo economico e sociale), n. 333 (ordinamento della Corte dei conti), n. 335 (proroga dei termini in materia di opere pubbliche, ambientali e territoriali nonché recupero edilizio nei centri urbani), che risulta verranno tutti regolarmente pubblicati sulle *Gazzette Ufficiali* nei termini, in modo da assicurare la continuità nella vigenza delle norme;

che nella stessa seduta, oltre ai precedenti, è stato reiterato il decreto-legge n. 322 riguardante l'importante settore portuale, marittimo, cantieristico, armatoriale che invece verrà pubblicato solo in data 22 agosto 1996 sulla *Gazzetta Ufficiale* e di conseguenza fuori termine tecnico producendo discontinuità con il precedente decreto e di conseguenza un vuoto normativo;

che il decreto-legge n. 322 era alla sua venticinquesima reiterazione;

che tale mancanza produrrà danni incalcolabili per il vuoto normativo che è stato prodotto nei vari e diversi campi di applicazione del decreto, che vanno dalla riforma portuale, alla cantieristica, alla armatoria, alle licenze da diporto, eccetera;

che il decreto-legge ha fino ad oggi comunque prodotto la privatizzazione di aree e servizi in diversi porti italiani che grazie a ciò hanno raggiunto veri e propri *boom* operativi (vedi Genova, Trieste, Gioia Tauro, Salerno);

che altri porti, come quello di Napoli che non aveva ancora provveduto alla privatizzazione, si trovano oggi, di fatto, ad avere la legge che proroga il monopolio a favore delle compagnie portuali e quindi di fatto sono discriminati rispetto agli altri;

che l'utenza armatoriale, portuale e dei diportisti rimane perplessa e sconcertata ma soprattutto confusa rispetto al fatto che tratterebbesi di un errore di percorso ferragostano;

che l'attuale Ministro dei trasporti si è più volte impegnato con l'Antitrust e con il Commissario europeo per l'eliminazione del monopolio portuale,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi il Presidente del Consiglio e i Ministri in indirizzo intendano predisporre, ognuno per quanto di sua competenza:

a) per dare certezza di diritto per la parte del «vuoto normativo» determinatosi;

b) per confermare l'eliminazione del monopolio portuale come indicato più volte dalla CEE e dall'Antitrust;

c) per evitare che vi siano elementi di discriminazione tra i porti italiani che hanno già provveduto alla privatizzazione e quelli, come il porto di Napoli, che non lo hanno ancora fatto;

d) per confermare ai *partner* europei la volontà governativa che il Mezzogiorno d'Italia diventi strategicamente il Mezzogiorno d'Europa nell'ambito del bacino mediterraneo al servizio dell'intera economia europea e che la riforma continuerà nei termini concordati e negli effetti previsti dal decreto-legge scaduto;

e) per confermare con atti politici che l'errore fatto non sia stato strumentale al fine di esercitare una pressione «politica» sulla minoranza

e di conseguenza accelerare l'intera riforma portuale solo per «sanare e salvaguardare» atti già compiuti e provvedimenti finanziari che avrebbero per oggetto tra l'altro cooperative portuali di vari porti italiani.
(4-01633)

(2 settembre 1996)

RISPOSTA. – Il decreto-legge n. 430 dell'8 agosto 1996 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 22 agosto 1996 per consentirne la presentazione in Parlamento alla prima seduta di riapertura dei lavori della Camera dei deputati, dopo la pausa estiva.

Per quanto riguarda la sanatoria degli effetti prodotti nel breve periodo di *vacatio* si fa presente che l'articolo 1, comma 5, della legge di conversione 23 dicembre 1996, n. 647, ha provveduto specificamente al riguardo.

Peraltro, dato il breve lasso temporale intercorso fra decadenza del decreto-legge n. 322 ed entrata in vigore del decreto-legge n. 430, si può ritenere che il problema di sanatoria degli effetti giuridici verificatisi nel periodo di vuoto normativo riguardi un limitato numero di atti amministrativi emanati dagli organi di vertice delle autorità portuali in assenza temporanea del relativo supporto normativo.

La breve *vacatio* non ha invece apportato conseguenze apprezzabili rispetto alle prospettive di fondo della riforma portuale.

Pertanto il processo di privatizzazione e di adeguamento generale del settore dei porti alla normativa comunitaria continua a procedere senza aver riportato apprezzabili conseguenze in ragione del ritardo di pubblicazione del decreto-legge n. 430.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(22 luglio 1997)

LO CURZIO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che la linea ferroviaria Modica-Ragusa-Gela è completamente automatizzata con i più moderni sistemi tecnologici ma è poco e male utilizzata;

che, infatti, intere fasce orarie sono scoperte: da Siracusa a Modica dalle ore 5,15 alle 9,20 e dopo le 19,30 non circolano treni, pur essendo la linea regolarmente aperta e presenziata; i pendolari in arrivo a Siracusa da Catania alle ore 7,42 non trovano alcuna coincidenza, eppure con costi irrilevanti si potrebbe ovviare a ciò facendo partire da Siracusa alle 7,45 l'automotrice vuota proveniente da Modica per comporre il treno 8623 in partenza da Ragusa alle ore 10,25; in tal modo si garantirebbe il servizio agli operai e agli impiegati che si recano nei grossi centri di Avola, Noto, Rosolini, eccetera; inoltre si potrebbe garantire a Modica il proseguimento per Palermo con il treno 3830;

che è urgente il ripristino del servizio, soppresso alcuni anni fa, del treno per Modica dopo l'arrivo a Siracusa dell'ultimo treno da Roma, l'*intercity* 731 delle ore 23,15;

che occorre affrontare anche il problema delle coincidenze nella stazione di Siracusa: infatti il treno 1938, di sole vetture-letto e cuccette, diretto a Roma, in partenza alle ore 19,50 ha la coincidenza dalla linea Ragusa-Modica in arrivo a Siracusa alle ore 17,40; ciò significa non utilizzare il treno per arrivare a Siracusa o, peggio ancora, utilizzare l'auto per andare a prendere il treno a Catania: nei giorni festivi il primo treno che arriva a Siracusa è alle ore 8,50 in orario assolutamente non idoneo per la coincidenza con l'*intercity* 732 in partenza alle ore 10,40 per Roma,

si chiede di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare per rimediare a tali evidenti lacune dell'orario ferroviario in relazione ad una tratta di rilevante importanza.

(4-00587)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa informano che la relazione interpolo Siracusa-Ragusa e viceversa è assicurata da 11 treni nei giorni lavorativi (dal lunedì al sabato) e da 9 treni festivi (domenica e festività infrasettimanali); i collegamenti di bacino sono garantiti, oltre che dalle relazioni interpolo, rispettivamente, da 9 treni lavorativi e da 3 treni festivi e da 8 treni lavorativi e 7 festivi.

Le relazioni Ragusa-Palermo e viceversa sono state confermate e sono assicurate da quattro collegamenti giornalieri diversificati per fasce orarie nei giorni lavorativi e festivi in relazione alle esigenze di mobilità.

Sono state istituite:

con il treno 8712 la relazione giornaliera (lunedì-domenica) Siracusa-Ragusa (ore 9.55-12.13), in sostituzione dei treni lavorativi 8824 (Siracusa-Modica) e 12788 (Siracusa-Ragusa) e del treno festivo 3830 (Siracusa-Modica) risultati scarsamente frequentati;

con il treno 8623 la relazione lavorativa (lunedì-sabato) Ragusa-Siracusa (ore 10.25-12.30);

con il treno 8859 la relazione festiva Ragusa-Siracusa (ore 10.35-12.30) sono stati trasformati in treni lavorativi (lunedì-sabato) i seguenti treni giornalieri (lunedì-domenica) che dal monitoraggio delle frequentazioni sono risultati scarsamente utilizzati nei giorni festivi:

treno 8722 Siracusa (partenza ore 13.35)-Modica (arrivo ore 15.25);

treno 8690 Siracusa (partenza ore 15.06)-Ragusa (arrivo ore 18.43);

treno 8697 Ragusa (partenza ore 6.05)-Siracusa (arrivo ore 8.05);

treno 8721 Ragusa (partenza ore 18.03)-Siracusa (arrivo ore 20.27).

Relativamente ai servizi festivi, sono stati effettuati i seguenti treni:

- 8706 Siracusa-Ragusa, in sostituzione dell'autoservizio 79808;
- 8710 Siracusa-Ragusa;
- 8687 Ragusa-Siracusa;
- 8729 Ragusa-Siracusa.

Le Ferrovie dello Stato spa precisano che sono assicurate a Siracusa in maniera funzionale e adeguata le coincidenze:

ai treni 1931, 805 e 1993 provenienti rispettivamente da Venezia, Torino e Milano con il treno 8690 nei giorni lavorativi e con il treno 8706 nei giorni festivi;

al treno *intercity* Siracusa (partenza ore 10.40)-Roma con il treno giornaliero 8701 in partenza alle ore 7.45 da Ragusa e in arrivo a Siracusa alle ore 9.47;

al treno espresso 852 Siracusa (partenza ore 20.45)-Roma con il treno festivo 8729 e con il treno lavorativo 8721 in partenza da Ragusa rispettivamente alle ore 17.45 e alle ore 18.30 e in arrivo a Siracusa rispettivamente alle ore 19.35 e alle ore 20.25.

Sarà ottimizzato il tempo di attesa tra l'orario di partenza del treno espresso 1938, cuccette e *wagon lits*, Siracusa (partenza ore 19.50)-Roma e l'orario di arrivo nei giorni lavorativi del treno 8717 che arriva da Ragusa alle ore 17.40 a Siracusa significando che è adeguata la coincidenza nei giorni festivi con il treno festivo 8729.

Infine, le Ferrovie dello Stato spa hanno fatto presente che, per ragioni di mercato, risulta inattuale il ripristino del treno che assicurava alla relazione Siracusa-Modica la coincidenza con il treno *intercity* 731 proveniente da Roma.

Inoltre le Ferrovie dello Stato spa informano che i treni lavorativi 8824 Siracusa-Modica, 12788 Siracusa-Ragusa ed il treno festivo 3830 Siracusa-Modica sono stati soppressi per scarsa frequentazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

LUBRANO di RICCO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il consiglio comunale di Frattamaggiore (Napoli) si è riunito in sessione straordinaria urgente ed in seduta pubblica di prima convocazione il giorno 25 luglio 1996 approvando all'unanimità l'ordine del giorno con riferimento alla vicenda della recente soppressione del servizio di biglietteria nella locale stazione ferroviaria;

che il consiglio comunale di Frattamaggiore ha, infatti, espresso sconcerto e preoccupazione per l'inspiegabile decisione dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato che ha di recente soppresso la locale bi-

glierteria, costringendo migliaia di pendolari, frattesi e non, ad un ulteriore stress quotidiano;

che negative e gravi sono le conseguenze di tale soppressione per una città come Frattamaggiore che vive sul terziario, è sede di ASL, pretura, banche, scuole di ogni ordine e grado, commissariato di polizia di Stato, e che serve un'utenza proveniente da altri comuni;

che infine il consiglio comunale di Frattamaggiore d'intesa con quelli di Grumo Nevano e dei paesi limitrofi e contermini, ha inteso mobilitare la popolazione tutta affinché l'amministrazione ferroviaria ripristini il locale servizio di biglietteria,

si chede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga urgente intervenire per verificare i motivi reali della soppressione del servizio di biglietteria della stazione ferroviaria di Frattamaggiore;

se non ritenga, altresì, opportuno fare in modo di ripristinare al più presto tale servizio, di estrema utilità per l'intera collettività locale, in modo da soddisfare in pieno le richieste della popolazione e dell'amministrazione di Frattamaggiore.

(4-01745)

(18 settembre 1996)

RISPOSTA. - Si fa presente che il servizio di biglietteria della stazione di Frattamaggiore non è stato soppresso: è stato soltanto sospeso il turno pomeridiano nel periodo estivo dal 15 luglio al 15 settembre 1996.

Il provvedimento è stato adottato, previo accordo sindacale, in considerazione dello scarso flusso di utenza e del conseguente scarso introito rilevati nello stesso periodo del 1995 e dell'esigenza del personale delle Ferrovie dello Stato di godere del periodo di ferie.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

MARINO, CÒ, CARCARINO, SALVATO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che la società di navigazione *Tourship Italia* spa fruisce di aiuti e concessioni dello Stato;

che la stessa società è collegata a una serie di consorelle; in alcuni casi si tratta di cosiddette «società fantasma»: *Tourship Company* sa Francia, *Tourship Company* sa Jersey Channel Island, *Tourship Company* sa Panama, *Caribia Ferries* sa Francia, *Jerika Corporation* Nassau Bahamas, *Corsica Ferries* sa Francia, *Elba Ferries*, piazza Dante (Genova), Italia;

che le consorelle della società di navigazione in oggetto formalmente fanno capo ad armatori diversi ma in realtà vengono gestite dalla

sola Tourship Italia spa, presso la cui sede di Genova sono accorpate le sedi anche di tutte le altre società, i cui soci, amministratori e addetti sono sempre le stesse persone fisiche;

che la Tourship Italia spa attraverso questo tipo di articolazione societaria si sottrae agli obblighi imposti dalla legge italiana nei confronti del personale rispetto agli istituti previdenziali e all'erario, facendolo ruotare periodicamente sulle motonavi sociali, per evitare l'acquisizione del diritto alla conservazione del posto di lavoro e all'anzianità di servizio,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione sopra descritta e se non ravvisi, nei comportamenti della società di navigazione, azioni al limite della legalità e, infine, quali provvedimenti intenda adottare in primo luogo per difendere gli interessi legittimi dei lavoratori.

(4-03026)

(21 novembre 1996)

RISPOSTA. - La società di navigazione Tourship Italia spa, con sede a Genova, non riceve alcun contributo per l'esercizio delle proprie linee.

Tale società, infatti, opera in regime di libera attività imprenditoriale e le iniziative intraprese sono realizzate secondo logiche commerciali.

I rapporti di lavoro del personale navigante sono disciplinati dalle disposizioni dettate dall'articolo 325 e seguenti del codice di navigazione ed, attualmente, non risultano violazioni circa le modalità di impiego del personale da parte della società.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

MICELE. - *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* - Premesso:

che nell'accordo di programma CNR - Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno dell'8 marzo 1988 era prevista l'immissione in ruolo di 1.307 unità di personale da selezionare tra giovani diplomati e laureati residenti nelle regioni meridionali e che soltanto nel 1992 gli organi vigilanti approvarono la nuova pianta organica del CNR da 7.436 a 8.743 posti con un incremento della dotazione di 1.307 unità;

che la legge n. 549 del 1995, collegata alla legge finanziaria per il 1996 (articolo 1, comma 4), ha stabilito la deroga al blocco delle assunzioni per il Consiglio nazionale delle ricerche relativamente alla copertura del contingente di personale previsto nella suddetta ricerca di programma da effettuare in ragione di un terzo nel 1996, un terzo nel 1997 e un terzo nel 1998;

che, in coerenza con la deroga al blocco delle assunzioni, il Parlamento approvava anche lo stanziamento di 50 miliardi;

che, a seguito di una modificazione apportata alla pianta organica nel luglio 1993, il CNR allo stato non ha la possibilità di assorbire tutti i ricercatori a contratto (articoli 23 e 36 della legge n. 171 del 1991) in quanto mancano posti in organico per il livello di competenza;

che questa situazione crea notevole disagio e diventerà ancora più insostenibile per effetto della scadenza, prima che i vincitori del concorso possano prendere servizio, della quasi totalità dei contratti del personale *ex* articolo 23 della legge n. 171 del 1991,

si chiede di conoscere se non si ritenga di intervenire perchè i contratti biennali *ex* articolo 23 della legge n. 171 del 1991, la cui durata è dalla legge prevista che possa essere estesa a cinque anni, siano prorogati per evitare che gli istituti e i centri di ricerca meridionali del CNR subiscano un'ennesima dannosa emorragia di risorse umane indispensabili per il proseguimento del programma di ricerca in corso e per non disperdere un patrimonio di competenze e di collaborazione prezioso per la vita di questi centri di nuova formazione del Mezzogiorno, come sono quelli presenti nell'area di ricerca di Potenza.

(4-01180)

(16 luglio 1996)

RISPOSTA. - In ordine all'interrogazione parlamentare di cui in oggetto, si rappresenta quanto segue.

Come noto, in attuazione dell'intesa di programma tra il CNR e il Ministero dell'università diretta alla realizzazione degli interventi per lo sviluppo della ricerca scientifica nel Mezzogiorno, questo Ministero nel 1992 ha approvato la nuova pianta organica del CNR che da 7436 posti è stata incrementata sino a 8743 posti.

Successivamente la legge n. 549 del 1995, in deroga alle disposizioni generali che imponevano il blocco delle assunzioni nelle pubbliche amministrazioni, ha autorizzato il CNR ad assumere il contingente di personale, previsto dalla intesa di programma, consentendo all'ente, nell'ambito degli stanziamenti previsti per ciascun anno, di procedere alle assunzioni in ragione di un terzo, rispettivamente negli anni 1996, 1997 e 1998.

Pertanto il CNR, dimostrando piena volontà di attuazione degli obblighi derivanti dalla intesa e correlati alla politica di gestione delle risorse umane nel Mezzogiorno, ha proceduto, nel corso dell'anno 1996, ad emanare 2 bandi di concorso, in fase di esaurimento, per l'assunzione in ruolo di 79 unità di personale tecnico e 264 unità di personale laureato, e un ulteriore bando, ancora in corso di espletamento, per l'assunzione di 70 collaboratori di amministrazione.

Quanto alla richiesta di conoscere quali iniziative si intende promuovere per attivare la seconda fase dell'accordo di programma per gli interventi nel Mezzogiorno, si comunica che il CNR con deliberazione del consiglio di presidenza n. 833 del 7 novembre 1996 ha programma-

to, per l'anno 1997, l'attuazione delle procedure concorsuali per l'assunzione in ruolo di 277 unità di personale, di cui 30 dirigenti di ricerca, 70 primi ricercatori, 69 ricercatori, 3 funzionari di amministrazione di V livello, 70 collaboratori tecnici ER di VI livello, 20 operatori tecnici di VIII livello, 15 operatori di amministrazione di IX livello.

In ordine, infine, al quesito posto dagli onorevoli interroganti sull'intenzione del CNR di ricorrere a procedure semplificate per la stabilizzazione del personale a contratto, di cui all'accordo CNR-Ministero dell'università, si comunica che il CNR è ben intenzionato a non privare le proprie strutture delle professionalità acquisite dal personale che abbia dimostrato capacità scientifica. Per tale motivo ha ritenuto di prorogare, con apposita deliberazione (consiglio di presidenza n. 613 del 18 luglio 1996) per un altro anno i contratti in argomento, escludendo dalla proroga quelli valutati negativamente dai direttori degli organi interessati.

A tale principio si è ispirato il CNR anche con riferimento ai concorsi *in itinere*, attribuendo la giusta rilevanza ai titoli riguardanti acquisite professionalità, purchè tali titoli risultino supportati da oggettiva documentazione che attesti una adeguata capacità tecnico-scientifica.

*Il Sottosegretario di Stato per l'università
e la ricerca scientifica e tecnologica*

TOGNON

(10 luglio 1997)

MONTAGNINO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che le note vicende giudiziarie che hanno coinvolto i vertici delle Ferrovie dello Stato spa impongono l'esigenza della definizione di procedure e di controlli assolutamente rigorosi e trasparenti;

che tale esigenza riguarda anche il settore degli acquisti e delle commesse,

si chiede di sapere:

se alle Ferrovie dello Stato spa esista un albo fornitori ed eventualmente per quali forniture e se gli eventuali iscritti siano preventivamente certificati;

se, in tema di acquisti, la predetta azienda tenga conto della normativa *antitrust*;

se tale azienda applichi le norme previste dalla legge n. 241 del 1990 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 352 del 1992 al fine di assicurare la trasparenza e l'imparzialità dell'azione amministrativa e se, in occasioni di gare, garantisca tale trasparenza con i propri fornitori inviando ai soggetti candidati una nota informativa circa il nominativo del soggetto aggiudicatario;

quale disciplina giuridica venga seguita, quale tipo di gara venga bandita e quali criteri vengano adottati per la scelta del fornitore, in occasione di acquisti di materiale;

quali gare per la fornitura di ammortizzatori idraulici siano state esperite negli ultimi cinque anni, da quali uffici, da quali sedi e con quali importi, chi siano stati gli aggiudicatari e se gli stessi fossero certificati secondo la normativa UNI En ISO 9002;

se taluno degli aggiudicatari delle suddette gare abbia avuto, negli ultimi cinque anni, delle contestazioni circa la qualità dei prodotti forniti o altre contestazioni che abbiano determinato la rescissione contrattuale;

se, in caso di acquisti a mezzo trattativa privata, le Ferrovie dello Stato si siano indirizzate, nell'ultimo quinquennio, prevalentemente verso taluni fornitori di ammortizzatori idraulici, per quali motivazioni e con quali percentuali rispetto al volume complessivo delle forniture.

(4-02160)

(3 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Presso l'ente Ferrovie dello Stato esisteva un albo fornitori e le società fornitrici venivano qualificate in base ai requisiti tecnico-organizzativi e finanziari.

Attualmente, in conformità a quanto previsto dall'articolo 30 della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 entrata in vigore il 1° luglio 1993 e recepita con decreto legislativo n.158 del 17 marzo 1995, le Ferrovie dello Stato spa gestiscono, fra l'altro, i seguenti sistemi di qualificazione:

sistema di qualificazione dei fornitori di materiale rotabile-pubblicazione del relativo avviso sul supplemento della *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee n. 92/S214-114906/It del 9 novembre 1995;

sistema di qualificazione dei fornitori di prodotti (componenti per il materiale rotabile) – pubblicazione del relativo avviso sul supplemento della *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee n. 96/S19/756/It del 27 gennaio 1996.

Tali sistemi si basano sull'accertamento del reale possesso da parte dei soggetti richiedenti di requisiti in merito ai seguenti aspetti:

- 1) ordine generale;
- 2) solidità economico-finanziaria;
- 3) capacità e potenzialità tecnica;
- 4) organizzazione aziendale per la qualità.

La qualificazione attribuisce al soggetto un requisito generale di idoneità per l'assunzione di forniture nella categoria di specializzazione e nella classe d'importo per cui è stato qualificato.

I sistemi di qualificazione prevedono che le imprese fornitrici debbano dotarsi di un sistema qualità conforme alle norme UNI EN ISO serie 9000 entro le date definite per ciascuna categoria di specializzazione.

Il possesso di tale requisito deve essere dimostrato attraverso la certificazione del sistema qualità rilasciato da un organismo di certificazione accreditato, o richiedendo direttamente alle Ferrovie dello Stato la valutazione dello stesso.

Alle imprese dotate di sistema qualità è richiesto di sviluppare le attività contrattuali conformemente ad un piano della qualità da sottoporre alla preventiva approvazione delle Ferrovie dello Stato nei modi e nei tempi previsti nei contratti.

Tra le categorie di specializzazione per i fornitori di prodotti ferroviari è prevista anche la categoria MR004 «Ammortizzatori idraulici antiserpeggio ed ammortizzatori idraulici delle sospensioni primarie e secondarie, per rotabili ferroviari» per la quale i soggetti richiedenti devono possedere un sistema qualità certificato a norma UNI EN ISO 9001 entro il 31 dicembre 1996.

L'attività contrattuale relativa al settore materiale rotabile è stata oggetto di indagine conoscitiva avviata nel marzo 1993 da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha ritenuto i comportamenti delle Ferrovie dello Stato, a partire dall'entrata in vigore della direttiva comunitaria n. 531/90, in linea con i principi di trasparenza e imparzialità e non lesivi della concorrenza.

Riguardo all'applicazione delle norme previste dalla legge n. 241 del 1990 in tema di imparzialità e trasparenza dell'azione amministrativa, le Ferrovie dello Stato spa confermano che, in occasione di gare, tale trasparenza nei confronti dei concorrenti è garantita dall'attuazione della normativa comunitaria vigente in materia, che prevede l'obbligo per i soggetti aggiudicatori di pubblicizzare risultati della gara mediante pubblicazione sul supplemento della *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee di apposito avviso, redatto conformemente a quanto stabilito dalla suddetta normativa.

Per gli acquisti le Ferrovie dello Stato spa fanno riferimento al «Regolamento dell'attività negoziale delle Ferrovie dello Stato» (approvato con decreto ministeriale n. 69-T del 14 aprile 1987) e alla direttiva n. 93/38/CEE.

I contratti di fornitura del nuovo materiale rotabile sono affidati mediante gare internazionali, a procedura ristretta o negoziata, indette con pubblicazione del relativo bando sul supplemento della *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee.

Il ricorso alla procedura negoziata senza pubblicità è limitato ai soli casi previsti dalla disciplina comunitaria (articolo 20 della direttiva n. 93/38; articolo 13 del decreto legislativo n. 158 del 1995), in particolare per fattispecie per le quali è richiesto un grado di specializzazione, requisiti intrinseci che solo un'impresa o un soggetto possono assicurare.

Per quanto riguarda la scelta dell'offerta migliore, in ossequio alla regola comunitaria, gli appalti di forniture sono aggiudicati secondo due criteri:

quello del prezzo più basso;

quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, valutabile in base ad elementi diversi, variabili secondo la natura dell'appalto; in tal caso nel bando di gara sono indicati, possibilmente nell'ordine decrescente dell'importanza che è loro attribuita, tutti i criteri che si intende applicare.

In linea di massima, il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa viene adottato per gli acquisti di tipologie di rotabili di caratteristiche innovative, per i quali occorre cercare soluzioni in linea con l'evoluzione tecnologica e con rapporto qualità/prezzo di livello europeo.

Le Ferrovie dello Stato spa hanno previsto un elenco (formato da 4 fogli), delle gare per ammortizzatori idraulici esperite negli ultimi 5 anni a trattiva privata plurima con l'indicazione di sedi, importi e aggiudicatari specificando che non sono state segnalate contestazioni di materiali.

Le Ferrovie dello Stato per gli acquisti nell'ultimo quinquennio si sono rivolte esclusivamente alle ditte che avevano in corso le procedure di omologazione a seguito del bando specifico effettuato nell'anno 1990 rivolto a tutti i costruttori di ammortizzatori idraulici. Tale processo di omologazione, impostato allora senza alcun riferimento alla normativa sulla qualità (attuali UNI EN ISO 9000), prevedeva l'approvazione del progetto e la fornitura di una campionatura da sottoporre ad una prova di esercizio della durata di due anni.

A conclusione della prova è stata finora effettuata una sola procedura di acquisto, limitandola alle imprese risultate omologate, da cui sono scaturite le ultime due ordinazioni dell'elenco citato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

MONTELEONE. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che il comune di Bernalda (Matera) risulta essere l'unico centro sprovvisto di svincolo di collegamento sulla strada statale 407 basentina;

che il suddetto centro è collegato alla strada statale 407 basentina, in direzione Metaponto-Taranto e ospedale Tinchi-Potenza, da un unico ingresso sito nella zona degli insediamenti artigianali;

che tale ingresso non risulta dotato di uno svincolo, costringendo gli automobilisti che svoltano nella direzione opposta a sostare al centro della carreggiata in un tratto di strada a scorrimento veloce;

che la stessa segnaletica stradale appare insufficiente e l'impianto semaforico viene azionato unicamente a mano e in maniera sporadica da addetti della polizia municipale di Bernalda;

che tale situazione, per l'infelice posizione del bivio tra una curva che ostruisce la vista ed il vicino ingresso alla stazione ferroviaria, determina una condizione permanente, acuita nei mesi estivi, di grave pericolosità per gli automobilisti in transito;

che molte segnalazioni indirizzate alle autorità locali, anche con la raccolta di firme sottoscritta da circa 2.000 cittadini di Bernalda, non hanno prodotto alcun effetto;

che tale bivio risulta ubicato a qualche centinaio di metri dal bivio ospedale di Tinchi-Montalbano, unica via di accesso al nosocomio pisticcese per chi transita sulla strada statale 407 in direzione Potenza;

che anche il suddetto secondo bivio, ubicato in prossimità di una curva assai pericolosa e teatro di numerosi incidenti mortali, presenta un'elevata pericolosità per gli automobilisti e i mezzi di soccorso in transito,

l'interrogante chiede di sapere:

per quale motivo l'ANAS, nel suo piano di intervento per la viabilità di collegamento in Basilicata, abbia ancora una volta escluso la realizzazione immediata di uno svincolo nei pressi di Bernalda, al pari degli altri comuni collegati alla strada statale 407 basentana, e di un analogo svincolo di collegamento con l'ospedale di Tinchi;

quali provvedimenti intenda adottare per avviare in tempi brevi le procedure per la realizzazione di tali svincoli oppure prevedere, in alternativa, la costruzione di un unico svincolo di collegamento fra la strada statale basentana, Bernalda e l'ospedale di Tinchi, onde eliminare ogni situazione di elevato pericolo a danno di automobilisti e mezzi di soccorso in transito sulla strada statale 407 nei pressi di Bernalda.

(4-05016)

(25 marzo 1997)

RISPOSTA. - In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale delle strade, con nota n. 1367 in data 28 maggio 1997, ha comunicato che l'esigenza dell'eliminazione degli incroci a raso lungo la strada statale n. 407 «Basentana» è da tempo all'attenzione dei propri competenti organi, nella prospettiva di conferire ottimali livelli di servizio e di sicurezza alle principali arterie della Basilicata, in relazione alla accresciuta domanda di traffico.

In tale ottica, il compartimento ANAS di Potenza sta provvedendo alla realizzazione del progetto esecutivo di uno svincolo a piani sfalsati, in corrispondenza della strada di collegamento con Bernalda, presso la zona artigianale.

Detta progettazione viene eseguita in accordo con gli enti locali con i quali sono state stabilite le dovute intese.

L'importo del progetto è stato stimato in circa tre miliardi di lire e non è stato inserito negli attuali programmi dell'ANAS, in quanto il progetto stesso manca ancora dei prescritti nulla osta di legge, ivi compresi quelli ambientali.

L'Ente precisa infine che l'attuale innesto per Bernalda è dotato di impianto semaforico di tipo automatico, con adeguata segnaletica verticale ed orizzontale integrata da limiti di velocità ed isole di canalizzazione.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

MONTELEONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che gli incidenti che si verificano periodicamente sulla strada statale n. 106, nel tratto che va da Metaponto a Pisticci, in provincia di Matera, pongono con urgenza la necessità di provvedere al raddoppio di carreggiata nel tratto sopraindicato;

che gli impegni assunti per raddoppiare nel tratto ionico-lucano la strada statale ionica n. 106 dall'ex ministro dei lavori pubblici, Antonio Di Pietro, rispondendo all'interrogazione dello scrivente n. 4-00974 del 4 luglio 1996, a tutt'oggi non sono stati mantenuti;

che l'Anas, nel suo piano per la viabilità illustrato di recente agli organi di informazione e all'amministrazione provinciale di Matera, ha escluso totalmente dai suoi interventi il raddoppio della strada statale n. 106 nel tratto di collegamento fra Metaponto e Pisticci,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi l'Anas abbia escluso tale tratto di collegamento dai lavori di raddoppio sulla strada statale n. 106, disattendendo ancora una volta gli impegni assunti in precedenza dal Ministro dei lavori pubblici in risposta alle sollecitazioni dell'interrogante;

quali provvedimenti si intenda adottare per garantire in tempi brevi il riadeguamento ed il raddoppio della strada statale n. 106 nel tratto fra Metaponto e Pisticci, che collega tra l'altro aree ad alto sviluppo turistico.

(4-05084)

(2 aprile 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale delle strade con nota n. 1368 in data 20 maggio 1997 ha specificato che le località di Metaponto e Pisticci sono collegate tra di loro dalla strada statale n. 407 «Basentana» e non dalla statale n. 106 «Jonica».

Per quanto attiene quest'ultima strada, il suddetto Ente ha comunicato che per il tratto lucano è stato redatto un progetto di massima per il raddoppio della carreggiata che ha suddiviso l'arteria stradale in 9 lotti.

Di questi ne sono stati realizzati e aperti al traffico il 5° ed il 6° lotto, mentre si trova in avanzata fase di progettazione il 7° lotto – tratto Scanzano Jonico – che, non appena ottenuti i prescritti pareri, sarà portato a termine in tempi brevi.

Il compartimento ANAS di Potenza sta inoltre provvedendo alla predisposizione degli appalti di servizi propedeutici alla progettazione dei lotti 7° e 9° da Scanzano Jonico al confine con la regione Puglia, mentre i progetti relativi ai primi quattro lotti – variante di Nova Siri – dovranno essere studiati di intesa con gli enti locali interessati, valutando soluzioni più economiche rispetto a quelle ipotizzate nel progetto di massima.

L'ANAS, infine, ha precisato che il tratto relativo allo svincolo ricade nel lotto 8° ancora da progettare.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

NAPOLI Roberto. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, della sanità e dell'ambiente.* – Premesso:

che nei giorni scorsi il personale dello scalo ferroviario di Battipaglia (Salerno) ha lanciato l'allarme sulla sicurezza della salute pubblica, per la presenza, sui binari a ridosso della città, di venti carri contenenti amianto nel sistema frenante;

che sette carri merci si trovano già dall'estate del 1995 parcheggiati presso il «Fascio Marinella», un raccordo costruito 15 anni fa e mai utilizzato, senza che le autorità competenti abbiano preso le dovute precauzioni, essendosi limitate a recintare la zona con paletti di ferro segnalanti la presenza di amianto sui vagoni;

che nell'estate di quest'anno altri tre carri amiantati sono stati sistemati nel suddetto raccordo, a contatto diretto con una palazzina di tre piani e due caselli ferroviari, nei quali alloggiano quattro nuclei familiari;

che quando nei giorni scorsi altri dieci carri amiantati sono stati spostati dalla città di Napoli al centro della stazione di Battipaglia è apparsa chiara la volontà di destinare una parte della stazione a deposito definitivo di carri coibentati con amianto,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di tale situazione altamente a rischio, che inutilmente è stata segnalata alle autorità competenti;

se corrisponda al vero che il destino della stazione rientri in un piano di sicurezza per carri coibentati che accomuna anche gli snodi di Torre Annunziata centrale ed Aversa;

se la protezione dalla dispersione nell'ambiente dell'amianto venga completamente assicurata dall'avvolgimento con materiale speciale delle tubature del sistema frenante dei carri;

se non ritengano opportuno avviare ulteriori iniziative per garantire la totale sicurezza dei vagoni amiantati per l'ambiente e la salute pubblica.

(4-02803)

(7 novembre 1996)

RISPOSTA. – I programmi di dismissione del materiale rotabile più obsoleto prevedono una fase di accantonamento propedeutico all'alienazione per rottamazione.

Tra i rotabili accantonati in attesa di demolizione ci sono anche esemplari con isolamento termoacustico, in particolare con presenza di amianto.

Per questi ultimi le Ferrovie dello Stato spa stanno provvedendo alla decoibentazione precedente alla rottamazione in conformità alle vigenti direttive europee: tali operazioni stanno procedendo nei limiti della capacità operativa delle imprese qualificate nel settore, secondo i programmi impostati e nel rispetto delle priorità tecniche individuate per i singoli rotabili.

Gli elenchi dei rotabili accantonati e le rispettive località di accantonamento sono trasmessi alle regioni ed alle ASL competenti e sistematicamente aggiornati.

In attesa della decoibentazione e della successiva demolizione, il materiale rotabile in questione è oggetto di un piano di sicurezza, approvato anche dal Ministero dell'ambiente nel gennaio 1995, che si articola in diversi punti:

interventi conservativi consistenti nel condizionamento dei rotabili mediante protezione completa con lamiera di tutti i vani e chiusura per impedirvi l'accesso;

delimitazione delle aree di stoccaggio a mezzo delle misure più idonee, a seconda dei casi, con la segnalazione evidente della loro potenziale pericolosità;

verifica settimanale del mantenimento delle condizioni di sicurezza adottate;

visite tecniche approfondite, con periodicità almeno semestrale; analisi a campione da effettuare dalle Ferrovie dello Stato per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

costituzione di nuclei di pronto intervento territoriale convenientemente attrezzati ed istruiti.

Relativamente alla giurisdizione di Battipaglia, risultano accantonati, nel rispetto delle procedure previste dal piano di sicurezza:

una vettura decoibentata negli anni '80;

20 carri con possibile presenza di amianto sulle condotte RV, pervenuti in più lotti da agosto a novembre.

I materiali rotabili saranno avviati alla bonifica compatibilmente con il *trend* produttivo del settore e, comunque, a seguito dell'autorizzazione da parte della ASL competente per Napoli.

Le Ferrovie dello Stato spa chiariscono inoltre che non è prevista la destinazione di scali ferroviari, o parti di essi, al deposito definitivo di rotabili con o senza presenza di amianto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

PEDRIZZI, BATTAGLIA, COLLINO, PACE, DE CORATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che, recentemente, a seguito delle vicende riguardanti il caso Necci, ne è emersa anche un'altra, dai lati oscuri, relativa all'affidamento alla CGIL, CISL, UIL e CISAL della gestione del patrimonio immobiliare e mobiliare di proprietà e pertinenza del dopolavoro ferroviario, valutato in oltre tremila miliardi di lire;

che l'amministratore delegato Lorenzo Necci, presa la decisione di togliere alle Ferrovie dello Stato la gestione diretta dell'attività suddetta, ha ritenuto di escludere dalle trattative il sindacato della Cisl,

pur presente nel settore ferroviario, consentendo alla Triplice ed alla FISAFS di indossare vesti manageriali nell'ambito di un'organizzazione che presenta un giro di affari annuo di 500 miliardi di lire;

che il dopolavoro ferroviario, impegnato non soltanto nel settore del tempo libero, ma anche in quello maggiormente remunerativo del turismo, è stato ceduto dalle Ferrovie dello Stato ai predetti sindacati a titolo gratuito, nonostante il parere contrario del collegio dei revisori dei conti, impossibilitato a controllare le sovvenzioni ammontanti a 27 miliardi l'anno concesse dalla stessa azienda ferroviaria a beneficio della struttura dopolavoristica;

che, a seguito di trattative che hanno consentito il passaggio di un'attività pubblica alla gestione privata, un numero imponente, sparso in tutta Italia, di sale cinematografiche, di campi da tennis, di sale da ballo, di mense, di bar, di biblioteche, di asili, è entrato nella disponibilità dei sindacati suddetti, senza corrispettivi per gli affitti di immobili, di mobili e di utenze, come luce e riscaldamento, e senza alcun costo per la retribuzione spettante ai 272 ferrovieri addetti alla gestione, rimasta a carico delle Ferrovie;

che, oltre ad una protesta dell'Associazione dei ferrovieri anziani, peraltro costretti, come tutti i lavoratori dell'azienda, al pagamento della quota di abbonamento al dopolavoro aumentata, tra l'altro, da duemila a diecimila lire annue, risulta giacente presso la pretura di Roma un ricorso presentato dalla Cignal per violazione degli articoli 11, 15, 16, 17 e 28 dello statuto dei lavoratori (legge n. 300 del 1978);

che, nel corso della gestione Necci, sono state altresì delegate le organizzazioni sindacali della CGIL, CISL e UIL alla conclusione delle transazioni di tutte le vertenze in corso con i dipendenti ed a riscuotere la quota-parte di corrispettivi relativa alla mediazione svolta,

l'interrogante chiede di conoscere se il Governo non ritenga doveroso e necessario:

intervenire al più presto, dimostrandosi in grado di assumere le dovute responsabilità giuridiche e morali, al fine di impegnarsi a salvaguardare, il sancito divieto per i datori di lavoro e le associazioni dei datori di lavoro di costituire o sostenere, con mezzi finanziari o, addirittura violando le leggi, associazioni sindacali di lavoratori e precisamente di alcune associazioni con l'esclusione di altre;

chiarire i parametri e i criteri alla base della scelta della Triplice più la FISAFS come gestori di un'organizzazione «dalle uova d'oro», con un giro di affari annuo di 500 miliardi;

assumere, infine, iniziative a carico dei responsabili, eventualmente perseguibili per aver distolto beni al patrimonio sociale, dandoli in godimento ad associazioni sindacali (giuridicamente non riconosciute) e riservando gli oneri relativi alla loro gestione al bilancio aziendale e, quindi, scaricandoli sulla collettività.

(4-02677)

(31 ottobre 1996)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il dopolavoro ferroviario, esistente dal 1925, è diventato Associazione DLF nel 1995, in ossequio a quanto disposto dalla legge n. 300 del 1970, dalla quale si evince che il tempo libero dei lavoratori deve essere gestito da soggetti rappresentativi degli stessi.

Il patrimonio utilizzato dal dopolavoro è comunque di proprietà della Società Ferrovie dello Stato spa che ne cura la gestione mediante proprie strutture (ASA Immobiliare) e società del gruppo a ciò determinate (Metropolis).

I termini dell'utilizzazione sono definiti dallo statuto associativo e nel correlato regolamento, ove si differenzia chiaramente fra immobili destinati all'esercizio delle attività istituzionali dell'Associazione (affidati in comodato gratuito al dopolavoro) e immobili da assoggettare a regime oneroso poichè connessi ad attività commerciali strumentali al raggiungimento degli scopi sociali.

Il valore economico del patrimonio in discussione, secondo i dati catastali accertati alla fine del 1993 dalla Società Metropolis, è di circa 125 miliardi di lire.

L'utilizzazione patrimoniale è pertanto da ritenere parte del complessivo pacchetto di risorse che la Società Ferrovie dello Stato spa ha ritenuto di dover mettere a disposizione in esecuzione degli obblighi che la legge n. 300 del 1970 pone a carico della parte datoriale affinché venga reso effettivo e sostanziale il diritto del lavoratore all'esercizio delle attività del tempo libero.

La costituzione in società per azioni ha reso inevitabile la separazione di Ferrovie dello Stato e dei suoi organismi dalla gestione del dopolavoro, risultando non più giuridicamente compatibile la precedente forma di compartecipazione. Si è pertanto data soggettività giuridica propria all'insieme dopolavoro costituendo l'Associazione nazionale DLF il cui statuto è stato contrattato con le organizzazioni sindacali stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori conclusosi il 18 luglio 1990. Tale Associazione coordina un insieme di strutture e di circoli diffusi sull'intero territorio nazionale, attivando iniziative nel campo della cultura, dello sport, dell'assistenza e del turismo rivolto a circa 350.000 soci (sono associati non solo ferrovieri in servizio ma anche i pensionati, i loro familiari ed una quota parte di cittadini nei cui confronti è esercitata un'offerta sociale spesso prescelta per carenza di offerte terze sia pubbliche che private).

Il giro di affari annuo di 500 miliardi di lire denunciato nell'interrogazione va letto in funzione dei predetti dati, tenendo comunque presente che il dopolavoro agisce senza scopo di lucro.

Nel premettere che non esiste regola statutaria che limiti la partecipazione di chicchessia alla contesa elettorale dalla quale emergono gli organismi dirigenti dell'Associazione sia sul territorio che al centro, e che chiunque, quindi, ha facoltà di presentazione di liste e, in funzione del consenso ricevuto, ha la possibilità di partecipare al governo del dopolavoro, la Società Ferrovie dello Stato ha osservato che la CISNAL, firmataria anche se non stipulante del contratto collettivo nazionale dei lavoratori del 18 novembre 1994, nel prestare adesione al punto 7 del contratto medesimo ne ha accettato il contenuto.

Pertanto in tale firma si riscontra da un lato l'accettazione dello statuto del dopolavoro e dall'altro il comportamento positivo della CI-SNAL che viene assimilata del tutto alle organizzazioni sindacali stipulanti, che provvidero legittimamente al conclusione del testo statutario divenuto poi testo contrattuale.

Nel pacchetto di risorse apprestato dalle Ferrovie dello Stato spa per il dopolavoro esiste anche un contributo annuo di denaro variabile in funzione del numero dei ferrovieri in servizio, contributo che nel 1996 è stato pari a lire 5 miliardi e novecento milioni.

Il numero dei ferrovieri stabilmente impegnati presso il dopolavoro è di circa 150 unità su 167 sedi sparse sul territorio nazionale.

Per quanto attiene alle utenze ed ai servizi correlati al patrimonio, sin dal settembre 1995 la Società ha concluso un accordo con le organizzazioni sindacali per il recupero, fra gli altri, del costo sopportato per le utenze «connesse all'esercizio delle attività svolte dal dopolavoro all'interno di strutture Ferrovie dello Stato».

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

PERUZZOTTI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.*

– Premesso:

che la società Venere-Mediatel di Cocquio Trevisago (Varese) è stata abilitata sin dal 1995 dalla Telecom Italia spa a fruire del servizio «audiotel» mediante l'uso della rete telefonica 166;

che la Telecom, a seguito di un primo monitoraggio effettuato in data 5 marzo 1996, avrebbe rilevato che Mediatel avrebbe utilizzato la linea 166.132.132 per un servizio diverso da quello per la quale era stata attivata, sebbene la normativa vigente consentisse l'uso di tale rete per «qualunque tipo di servizio» ritenuto socialmente utile;

che la società Mediatel ha svolto un servizio di astrologia che, oltre a non essere di contenuto erotico, rientra fra le prestazioni aventi un'utilità sociale e culturale garantita dalla normativa vigente;

che la Mediatel, a seguito di un monitoraggio effettuato nell'agosto 1996, ha ricevuto dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni una diffida per aver violato le norme previste dal decreto ministeriale n. 385 del 1995, avendo fornito un servizio «per adulti»;

che le giustificazioni fornite dalla società in parola, secondo quanto previsto dall'articolo 20, comma 3, del decreto ministeriale n. 385 del 1995 non erano state contestate, nè vi era stato un maggiore accertamento circa l'episodicità del fatto causato da un errore dell'operatore Mediatel;

che la decisione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di privare la società Mediatel dell'utilizzo della rete telefonica in parola, mediante la disattivazione definitiva delle linee assegnate, dovrebbe essere applicata a soggetti «realmente recidivi»;

che il TAR ha accolto il ricorso della Mediatel, chiedendo al Ministero competente l'annullamento del provvedimento di sospensione definitiva;

che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, contravvenendo a quanto stabilito dal TAR con regolare ordinanza, in data 26 febbraio 1997 procedeva alla sospensione di due linee telefoniche;

che la società in parola non può, come da suggerimento del Ministero competente, utilizzare in alternativa il servizio «144» che a tutt'oggi necessita di nuovi criteri di ammissibilità;

considerato:

che la società Mediatel copre ben oltre 70 posti di lavoro;

che il Ministero sarebbe a conoscenza della perdita del posto di lavoro da parte degli oltre 70 impiegati della Mediatel, non considerandone la gravità, dal momento che, nella richiesta di rigetto del ricorso della Mediatel al TAR, cita un provvedimento del Consiglio di Stato che annullava un'ordinanza del TAR Lombardia che accoglieva l'istanza di sospensione della disattivazione di una serie di servizi audiotex il cui contenuto non era di utilità sociale, ritenendo che «dall'esecuzione del provvedimento impugnato in primo grado non deriva danno grave ed irreparabile»;

che il regolamento vigente non vieta «espressamente» i servizi di astrologia; esiste piuttosto, da parte degli organi preposti, la difficoltà di codificare cosa sia «utile» per l'utente e cosa non sia definibile in questo modo: ci si chiede se l'oroscopo è utile o meno e soprattutto chi sia delegato a stabilirlo;

che tale settore è assoggettato ad una serie di decretazioni d'urgenza;

che le norme finora applicate non sono conformi a quelle europee;

che il decreto ministeriale n. 385 del 1995 non dà luogo a oggettive interpretazioni da parte degli operatori «audiotel»;

che le sanzioni applicate alla Mediatel si riferiscono al decreto-legge n. 334 del 1996 che alla data del rilievo avvenuto il 29 agosto 1996 era già decaduto e sostituito con modifiche dalla reiterazione del successivo decreto-legge n. 442 del 1996, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 26 agosto 1996;

che il nuovo regolamento dei sistemi audiotel, di prossima preparazione, non potrà esemplificare i tempi tecnici ed i costi nell'assegnazione e nell'utilizzo dei codici di accesso personale ai centri di servizio fruitori della rete telefonica 166,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno sulla base dei fatti sopramenzionati, far rispettare l'ordinanza n. 344 del 1997 del TAR del Lazio con la quale è stato accertato che «la misura di disattivazione del servizio audiotex è stata adottata in assenza di una reiterata violazione delle disposizioni che regolano l'esercizio del diritto in questione»;

se non ritenga prioritario il mantenimento degli oltre 70 posti di lavoro concessi dalla società Mediatel.

(4-04463)

(27 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che la società Mediatel, con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, in data 19 marzo 1996 ha indicato per il codice 166132132 la prestazione del seguente servizio: prima fase: «in campagna elettorale il candidato (Marco Zacchera) informa»; seconda fase: dopo le elezioni, rapporto diretto con i cittadini, servizio curato e diretto dall'onorevole Marco Zacchera.

Nel corso del servizio di monitoraggio posto in essere da questo Ministero, in data 29 agosto 1996 è stato riscontrato che sul codice venivano effettuati servizi di «astrologia» in violazione all'allora vigente articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 334 del 22 giugno 1996, per cui la medesima società veniva invitata, con raccomandata a.r. del 30 agosto 1996, a fornire, entro e non oltre quindici giorni dal ricevimento, giustificazioni per non incorrere nelle sanzioni previste dagli articoli 20 e 21 del decreto ministeriale n. 385 del 1995 contenente «norme sulle modalità di espletamento dei servizi audiotex».

Nel fornire precisazioni la ripetuta Mediatel affermava che l'episodio contestato era stato del tutto occasionale e precisava che su linee normali veniva gestito un traffico relativo a servizi astrologici, ritenendo probabile che qualche cliente, venuto a conoscenza del codice 166, avesse ritenuto più comodo servirsene.

In proposito, si sottolinea che i servizi di astrologia, oroscopi e cartomanzia non rientrano tra quelli di particolare utilità sociale, anche a carattere informativo, ovvero di esclusiva natura culturale previsti dalle disposizioni emanate dal Ministro *pro tempore* in data 28 febbraio 1996 e 29 marzo 1996 e dal segretariato generale in data 10 settembre 1996.

Successivi controlli effettuati sul medesimo codice 166132132 hanno evidenziato il persistere di un comportamento illegittimo da parte della società Mediatel, per cui in data 17 ottobre 1996 questo Ministero ha provveduto a comunicare la diffida a far cessare, con effetto immediato, tali infrazioni, al fine di non incorrere nella sospensione dell'accesso in rete.

Peraltro, proseguendo nell'attività di vigilanza in data 22 ottobre 1996 e 6 novembre 1996, nel corso di ulteriori monitoraggi sul codice 166132132 erogato dalla Mediatel, sono state rilevate ancora prestazioni di servizi astrologici; stante la persistenza della violazione – malgrado la contestazione scritta e la diffida – questo Ministero con raccomandata del 23 dicembre 1996 ha emesso un provvedimento di sospensione con effetto immediato dell'accesso alla rete per il citato codice 166132132 per un periodo di trenta giorni, comunicando che in caso di ulteriori infrazioni si sarebbe proceduto alla disattivazione definitiva dell'accesso alla rete come previsto dall'articolo 21, lettera c), del decreto ministeriale n. 385 del 1995, cosa che è avvenuta con provvedimento dell'11 febbraio 1997.

Nel ricorso al TAR del Lazio la società Mediatel chiedeva sospensione del provvedimento impugnato, che il TAR medesimo accordava.

Questo Ministero ha poi provveduto alla definitiva disattivazione dei codici, provvedimento avverso il quale la società in questione

ha presentato nuovo ricorso adducendone l'illegittimità poichè emesso in contrasto con la «pronuncia del TAR Lazio».

In merito si osserva che tale affermazione è priva di giuridico fondamento in quanto il TAR si era limitato ad emettere una ordinanza di sospensione contro il provvedimento di sospensione per trenta giorni del servizio; poichè tale termine, al momento dell'adozione del provvedimento di disattivazione definitiva, era già trascorso, questo Ministero non ha adottato provvedimenti contrastanti con la predetta ordinanza del TAR.

Nel comunicare, infine, che il comportamento di questo Ministero appare in linea con la vigente normativa, si fa presente che presso il TAR del Lazio è tuttora pendente il ricorso proposto dalla ripetuta Mediatel avverso la disattivazione definitiva del servizio di astrologia, per il quale il medesimo TAR del Lazio ha respinto l'istanza di sospensione dell'esecuzione del provvedimento impugnato (ordinanza n. 824/97 del 9 aprile 1997), ma non ha ancora formulato il giudizio nel merito.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(14 luglio 1997)

PIATTI, GAMBINI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che le province di Lodi e di Rimini istituite con quelle di Prato, Vibo Valentia, Verbania, Lecco, Crotone e Biella hanno iniziato da oltre un anno la propria attività amministrativa;

che molti uffici del Governo sono stati istituiti o potenziati in tali province;

che il Ministero del lavoro ha già decretato (27 marzo 1996, n. 244) l'istituzione dell'ufficio provinciale del lavoro nella provincia di Vibo Valentia,

si chiede di sapere quando il Ministro in indirizzo intenda avviare l'istituzione degli uffici del lavoro nelle province di Lodi e Rimini e nelle altre province precedentemente richiamate.

(4-01216)

(16 luglio 1996)

RISPOSTA. – In relazione alla problematica sollevata nel documento parlamentare presentato è opportuno sottolineare, in primo luogo, che con decreto ministeriale 7 novembre 1996, n. 687, è stato adottato il «Regolamento recante norme per l'unificazione degli uffici periferici del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e l'istituzione delle direzioni regionali e provinciali del lavoro». Tale provvedimento prevede l'istituzione dei suddetti uffici unificati anche nelle nuove otto province.

Quanto all'effettivo funzionamento delle strutture succitate, fino ad oggi è stata resa operativa soltanto la direzione provinciale di Vibo Valentia, individuata come ufficio pilota, sia per la possibilità di impiego del personale esistente nell'ambito della provincia originaria (Catanzaro), sia per la concessione in comodato, da parte dell'amministrazione provinciale, dei locali in cui ubicare la sede dell'ufficio.

Per quanto concerne le altre sedi, il Ministero sta provvedendo gradualmente all'avvio delle strutture di Prato, Rimini e Crotone, mentre per le province settentrionali la soluzione del problema si presenta più difficile in considerazione della notoria carenza di risorse umane presenti nelle regioni interessate.

Tali difficoltà sono risultate comuni a tutte le amministrazioni pubbliche, come è emerso in una recente riunione tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per la funzione pubblica, alla quale erano presenti i prefetti delle nuove province e i rappresentanti delle amministrazioni interessate. Nelle more di una unitaria soluzione dei problemi prospettati, il Ministero ha provveduto a formulare proposte in merito alla dotazione organica delle nuove strutture unificate che opereranno nelle province in argomento. Nel corso della succitata riunione è stata affrontata in modo particolare la problematica relativa alla sistemazione logistica degli uffici, la cui soluzione è preliminare alla effettiva operatività delle nuove strutture. Si assicura che l'amministrazione si sta fattivamente adoperando per una rapida soluzione della vicenda in argomento.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
TREU

(9 luglio 1997)

PIERONI. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente.* – Premesso:

che la Concessioni e costruzioni autostrade spa ha vinto l'appalto per i lavori di sistemazione delle pendici della collina al chilometro 284,150 della carreggiata sud della A/14, nel comune di Fermo (Ascoli Piceno) in località Cantagallo, strada provinciale n. 35, denominata San Biagio;

che il sopracitato intervento avrebbe dovuto consolidare la collina e garantire la sicurezza del traffico autostradale;

che il 20 novembre 1996 la polizia municipale di Fermo ha segnalato che il funzionario della ditta Socab, subappaltatrice della ditta Isofond, titolare dei lavori appaltati dalla Società autostrade, non aveva esibito ai vigili urbani, che si erano recati al cantiere della località Cantagallo, alcuna autorizzazione urbanistica e paesaggistica con la motivazione che i lavori rivestivano carattere di urgenza e, pertanto, non erano necessarie autorizzazioni;

che il 25 novembre 1996 la ditta ha inviato al comune di Fermo una missiva nella quale tra l'altro si legge: «i suddetti lavori non sono

soggetti a concessione edilizia né a studi di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377», mentre alla fine della stessa lettera la ditta richiede l'autorizzazione del comune;

che la denuncia al servizio decentrato delle opere pubbliche e difesa del suolo di Ascoli Piceno per l'inizio dei lavori è stata firmata in data 26 novembre 1996, quando l'attività lavorativa era già iniziata;

che la collina sopra menzionata è costituita per il 90 per cento di ghiaia e, da numerose voci di denuncia, fra le quali quella dell'ARCI Pesca-Marche, sembra che la Socab srl, oltre ad eseguire gratuitamente i lavori, abbia compensato con 4-5.000 lire al metro cubo la ghiaia recuperata e trasportata nel proprio cantiere di Sant'Elpidio a Mare (Ascoli Piceno);

che i lavori avrebbero dovuto intaccare solo le pendici della splendida collina, che è tra le più belle del territorio fermano, mentre allo stato attuale hanno già modificato anche la sommità;

che il 26 febbraio 1997 il giudice per le indagini preliminari della procura della Repubblica di Fermo ha emesso un decreto di sequestro dell'area sopra menzionata per violazione delle norme edilizie e paesaggistiche;

che l'assetto originario del terreno ha subito numerose modifiche che hanno dato alla collina l'aspetto di una cava abusiva, i cui massi potrebbero precipitare dalle pareti mettendo a rischio la sicurezza del territorio circostante,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno accertare, nel caso le notizie sul trasporto della ghiaia risultassero veritiere, se nel capitolato di appalto per i lavori sopra menzionati, fosse stata prevista la vendita della ghiaia;

se non si ritenga necessario verificare la necessità dei lavori o se vi sia una speculazione sulle risorse ambientali;

se non si ritenga grave che le ditte sopra menzionate abbiano avviato i lavori senza alcuna autorizzazione;

quali iniziative si intenda attivare al fine di tutelare l'originale assetto del terreno.

(4-04987)

(25 marzo 1997)

RISPOSTA. – In riferimento all'atto ispettivo in oggetto la Società autostrade spa, concessionaria dell'autostrada A/14, interpellata in merito dall'ANAS, ha fatto presente che già in sede di realizzazione dell'impianto autostradale si occupò del versante franoso insistente sul tratto Pesaro-Pescara realizzando una trincea di protezione che comportò considerevoli sbancamenti di terreno e, in seguito ad altri fenomeni franosi in zona, si resero necessari ulteriori interventi di consolidamento consistenti nell'alleggerimento del pendio e nello scavo di più di 3000 metri cubi di terreno. Tuttavia, il fenomeno franoso continuò a manifestarsi comportando crolli e rischi per l'utenza e fu realizzata una nuova barriera paramassi e, al fine di controllare

il fenomeno, fu avviata una serie di indagini e un costante monitoraggio della zona.

A tale proposito, la stessa Società, per intervenire in maniera definitiva sul versante franoso, ha affidato allo Studio geotecnico italiano l'incarico di redigere la progettazione esecutiva dell'intervento di consolidamento.

In data 23 gennaio 1996, a seguito di gara per pubblico incanto, la citata Società autostrade ha aggiudicato l'appalto dei lavori all'Impresa Isofonda srl che ha ricevuto in consegna le aree oggetto dell'intervento in data 5 novembre 1996.

Stante la situazione di precarietà, peraltro sottolineata anche nella relazione dello Studio geotecnico italiano, unita alle pessime previsioni meteorologiche che prospettavano una stagione molto piovosa, si è resa necessaria ed indifferibile l'esecuzione dell'intervento di consolidamento e, soprattutto, la realizzazione della «paratia di monte», opera essenziale e propedeutica al consolidamento stesso.

Per quanto attiene il quesito posto circa la vendita dei materiali di risulta, la Società autostrade ha segnalato che l'Impresa Isofond srl, appaltatrice dei lavori, aveva chiesto già in sede di gara di essere autorizzata al subappalto per il nolo a caldo alla ditta Socab srl dei mezzi meccanici per gli scavi e la sistemazione di pendice nonchè dei mezzi di trasporto per un importo di circa 50 milioni di lire (autorizzato ai sensi della «legge antimafia») e che non risulta alcuna vendita del materiale ghiaioso di risulta.

Infine, la stessa Società fa presente che le Norme tecniche di appalto (Parte III - Misurazione e valutazione dei lavori) allegate al contratto stabiliscono, all'articolo 45 relativo agli scavi, che «tutti i materiali provenienti dagli scavi sono di proprietà della Società».

Non essendo previsto il reimpiego, il materiale va portato al di fuori delle pertinenze autostradali e la direzione lavori lo addebita all'Impresa a norma del capitolato generale dello Stato (approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 1063 del 16 luglio 1962), limitando comunque la rimozione allo stretto necessario per eseguire i lavori preventivati.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

PIERONI. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che a seguito di un rapporto dell'Onu sulla violazione dei diritti umani in Iran, presentato da Maurice Danby Capithorne, incaricato speciale dell'Onu, il portavoce del Ministero degli affari esteri iraniano ha sostenuto che le accuse mosse alla Repubblica islamica sono un segno «della concezione critica dell'Occidente nei

confronti dei valori islamici» e che la relazione dell'Onu è «piena di chiacchiere infondate e resoconti inattendibili»;

che per l'Iran le accuse mosse di violazione dei diritti umani sono argomenti usati «come strumento politico da certe grandi potenze contro gli altri paesi»,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Governo italiano intenda attivare per rendere efficace la politica dell'Onu al fine di far rispettare i diritti umani anche nella Repubblica islamica che continua a calpestare i diritti fondamentali dell'uomo e ad ignorare le posizioni degli altri paesi.

(4-05169)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. - In relazione a quanto segnalato dall'onorevole interrogante si fa presente che il Governo italiano è pienamente a conoscenza dei contenuti del Rapporto del relatore speciale sui diritti dell'uomo in Iran (E/CN4/1997/63), professor Maurice Copithorne, in occasione della 53^a sessione della Commissione dei diritti dell'uomo, predisposto sulla base della risoluzione che l'Italia ha presentato nella qualità di paese che esercitava la Presidenza dell'Unione europea nel 1° semestre 1996. Nelle conclusioni il documento definisce l'Iran una società dinamica in cui in una certa misura una pluralità di punti di vista è tollerata da parte delle autorità e riconosce che alcuni progressi sono stati compiuti in materia di diritti umani. Il rapporto fa peraltro anche stato dell'esistenza nel paese islamico di violazioni dei principi comunemente accettati in tema di diritti dell'uomo e dell'esigenza che le autorità iraniane compiano al riguardo progressi significativi.

Va rilevato che la delegazione iraniana nel corso dei lavori della recente Commissione dei diritti dell'uomo ha nel complesso mantenuto un comportamento moderato, astenendosi da critiche radicali sul rapporto del professor Copithorne, al quale le autorità di Teheran hanno assicurato entro certi limiti una collaborazione. La delegazione iraniana ha anche cercato di negoziare modifiche al progetto di risoluzione allo scopo di renderlo per essa maggiormente accettabile. Essa ha anche confermato la proposta iraniana di avviare una collaborazione con il Centro per i diritti umani di Ginevra.

La politica del Governo italiano nella tematica dei diritti umani in Iran è ispirata da una coerenza di fondo: da parte italiana si è sempre sostenuta la necessità che la comunità internazionale mantenga una pressione costante per indurre le autorità di Teheran a migliorare il rispetto dei diritti dell'uomo, ma si è anche fatta valere l'opportunità di evitare atteggiamenti intransigenti che potrebbero precludere sviluppi positivi e provocare irrigidimenti suscettibili di ritorcersi contro lo stesso obiettivo perseguito.

A tal fine l'Italia ha collaborato attivamente all'elaborazione del progetto di risoluzione approvato nel corso delle ultime settimane dalla 53^{ma} sessione della Commissione dei diritti dell'uomo che ha rinnovato il mandato del relatore speciale. La risoluzione ha preso anche vigorosa-

mente posizione a favore della comunità Bahai ed esorta Teheran ad astenersi da atti contro esponenti dell'opposizione residenti all'estero, nonchè a fornire assicurazioni scritte circa la sua dissociazione dalle minacce contro Rushdie.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
TOIA

(25 giugno 1997)

PIERONI, BOCO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che da notizie stampa risulta che alla sessione annuale dell'ONU sui diritti umani che si tiene in questi giorni a Ginevra la risoluzione della Danimarca sul non rispetto dei diritti umani in Cina non verrà sostenuta dalla Francia, dall'Italia, dalla Germania, dalla Spagna, dalla Grecia e dal Giappone;

che negli scorsi anni la risoluzione venne appoggiata da tutte le nazioni sopra menzionate ma venne sempre bocciata grazie ai voti dei paesi del terzo mondo;

che nonostante le minacce verbali del governo di Pechino, la Danimarca non retrocede dalla decisione di presentare la risoluzione anti-cinese; «più volte in passato abbiamo chiesto alle autorità cinesi di firmare le due grandi convenzioni dell'ONU sui diritti umani e più volte loro hanno promesso di farlo», ha insistito Niels Helveg Petersen, ministro degli affari esteri della Danimarca, aggiungendo che spera ovviamente che ciò accada, ma che per il momento non ci crede;

che i progressi della Cina in materia di diritti umani, secondo le più importanti organizzazioni umanitarie, sono inesistenti in quanto il governo cinese continua a mantenere le solite posizioni lesive dei diritti dell'uomo, ignorando qualunque risoluzione dell'ONU;

che «Human rights watch Asia» ha condannato la «svolta» dei paesi occidentali sostenendo che tali potenze hanno barattato i diritti umani in cambio di lucrosi contratti commerciali;

che il recente miglioramento nei rapporti cino-americani, dalla repressione di Tienanmen nel 1989 inficiati dalla questione dei diritti umani, è stato premiato con due contratti per oltre due miliardi di dollari durante la visita del vicepresidente Al Gore a Pechino;

che risulta inoltre che, durante la visita del presidente Jacques Chirac a Pechino il mese prossimo, verrà siglato un contratto con l'Airbus per circa due miliardi di dollari, malgrado la Francia continui ad essere il paese che accoglie il maggior numero di dissidenti cinesi,

si chiede di sapere:

se le notizie sopra riportate risultino vere;

nel caso di una risposta affermativa, quali siano i motivi di tale posizione;

se non si intenda prendere esempio dalla Danimarca e ribadire le posizioni assunte in passato nei confronti della Cina.

(4-05197)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla questione sollevata si ricorda che l'Unione europea per sei anni consecutivi, dopo i fatti di Tienammen, ha presentato alla Commissione dei diritti dell'uomo un progetto di risoluzione sui diritti dell'uomo in Cina, senza peraltro ottenerne l'adozione: il Governo cinese è infatti costantemente riuscito a far approvare una mozione di carattere procedurale che ha impedito il voto del progetto europeo. L'Italia ha appoggiato la presentazione di tale progetto unitamente a tutti gli altri *partner* dell'Unione europea.

Quest'anno, in occasione della 53ma sessione della Commissione tra i Quindici non si è manifestato un consenso sulla ripresentazione del progetto di risoluzione dell'Unione europea. Inoltre, anche all'esterno dell'Unione europea, è andato ancor più affievolendosi il fronte dei tradizionali copresentatori del progetto di risoluzione. L'Unione europea non ha quindi presentato, come per i precedenti sei anni, un progetto concordato a Quindici. Ciononostante, la Danimarca si è fatta presentatrice a titolo nazionale di un suo progetto di risoluzione sui diritti dell'uomo in Cina.

L'Italia e gli altri *partner* dell'Unione hanno comunque votato contro la mozione procedurale, presentata anche quest'anno dalla Cina, il cui accoglimento da parte della maggioranza dei membri della Commissione ha peraltro precluso l'adozione del progetto danese.

In tali circostanze l'Italia proseguirà la ricerca di risultati concreti in materia di salvaguardia dei diritti dell'uomo in Cina intensificando le consultazioni in atto tra i *partner* comunitari sulla strategia da seguire nei riguardi della Cina. Nel frattempo essa non mancherà di utilizzare appieno lo strumento dei rapporti bilaterali ritenendo opportuno ricercare nei limiti del possibile – anche nel quadro di una collaborazione e di progetti mirati in settori specifici, ma significativi – progressi concreti in tema di diritti umani in Cina e non restringendo il campo della sua azione ad obiettivi di tipo meramente dichiaratorio.

Va peraltro detto che i rapporti economico-commerciali tra l'Italia e la Cina si sono notevolmente rafforzati nel corso degli ultimi anni fino a fare della Repubblica popolare cinese il nostro più importante *partner* commerciale in Asia dopo il Giappone. Il volume dell'interscambio bilaterale è più che raddoppiato dal 1991 ad oggi, passando da 4.378 miliardi di lire a 10.650 miliardi di lire a fine 1996.

In ambito comunitario l'Italia risulta essere il terzo *partner* commerciale della Repubblica popolare cinese, dopo la Germania ed il Regno Unito, ed il secondo fornitore dietro la Germania e prima di Francia e Regno Unito.

Risultano inoltre notevolmente aumentati anche gli investimenti italiani in Cina che sfiorano ormai il miliardo di dollari. Più in particolare la presenza del nostro sistema industriale nella Repubblica popolare cinese si è articolata e differenziata; accanto alle grandi società dei settori sia pubblico che privato opera infatti un rilevante numero di piccole e medie imprese che hanno trovato conveniente costituire società miste con le controparti cinesi in considerazione di alcune favorevoli condizioni presenti nell'economia cinese come il basso costo della manodopera, la vastità del mercato di quel paese nonché la possibilità di penetrare in altri mercati asiatici emergenti.

È convinzione generalmente diffusa che il forte rafforzamento delle relazioni economico-commerciali italo-cinesi, come di quelle tra la Cina

e gli altri paesi economicamente avanzati (ed in particolare i nostri *partner* comunitari), vada attribuito all'interazione di tutti quei fattori che hanno reso possibile il crescente inserimento della Repubblica popolare cinese nelle correnti sempre più vigorose del commercio internazionale.

Tra tali fattori possono essere citati: l'adozione di riforme economiche che hanno introdotto alcuni istituti tipici delle economie di mercato; l'approvazione di misure legislative intese a favorire gli investimenti stranieri visti come strumento fondamentale per l'acquisizione di tecnologie avanzate; la volontà di realizzare un quadro normativo ben definito che consenta agli operatori economici stranieri di operare con certezza e stabilità (per quanto riguarda specificamente il nostro paese si possono in proposito citare gli accordi in materia di protezione degli investimenti e di doppie imposizioni, entrambi da tempo in vigore); la scelta di consolidare la posizione cinese nel sistema degli scambi commerciali internazionali, quale può essere intravista nella richiesta di adesione all'OMC, per la quale è in corso un complesso negoziato.

Appare quindi evidente come negli ultimi anni si siano via via affermate le condizioni per una presenza di assoluto rilievo dell'economia cinese nel quadro dei rapporti economici internazionali. Non può trascurarsi poi la circostanza che sono sempre più numerose le imprese cinesi private o semiprivatoe interessate ad un'intensificazione degli scambi commerciali e dei rapporti di collaborazione con imprese del mondo esterno. Il progressivo rafforzamento del settore privato dell'economia cinese sembrerebbe sicuramente nell'interesse non solo economico, quanto meno nel medio e lungo periodo, delle nazioni dalle economie più evolute. È indubbio che eventuali chiusure potrebbero frenare o compromettere tale processo.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
TOIA

(25 giugno 1997)

PREIONI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che l'interrogante ha inoltrato la seguente lettera:

«Roma, 1° ottobre 1996

«Ill. ssimo Onorevole
Claudio BURLANDO
Ministro dei trasporti e della navigazione
Viale dell'Arte, 16
00144 ROMA

Illustre Ministro,
raccolgo ormai quasi quotidianamente le lamentele di singoli cittadini riguardo alla diminuzione delle fermate dei treni per trasporto pas-

seggeri sulla linea Losanna-Briga-Domodossola-Milano e sulla linea Domodossola-Novara-Torino.

La finalità di servizio pubblico delle Ferrovie dello Stato è stata evidentemente sacrificata alle ragioni di profitto ed agli interessi dei grandi «fornitori», cosa della quale già la magistratura si sta occupando.

Alcune stazioni minori versano ormai in stato di grave degrado. Edifici e giardini che fino a pochi mesi fa apparivano decorosi e talvolta anche orgogliosamente curati dai gestori locali sono ora avvolti da erbacce ed in balia di balordi e teppisti.

Ma ancor più grave è il diniego di servizio conseguente alla soppressione delle fermate e della accoglienza dei viaggiatori-utenti (di servizio pubblico) che ora, fra l'altro, vengono definiti "la clientela".

Significativa al riguardo la lettera inviata da un "operatore commerciale" a stretto contatto con le Ferrovie, e quindi a piena conoscenza dei disagi cui i cittadini-utenti vanno incontro, che in uno con la mia presente Le invio.

Distinti saluti.

Sen. Marco Preioni»;

che sulla stampa della provincia di Novara e del Verbano-Cusio-Ossola appaiono con notevole frequenza lettere di protesta di singoli cittadini per la soppressione delle stazioni ferroviarie sulla linea del Sempione;

che nella pagina di Novara de «La Stampa» del 17 ottobre 1996 è stato pubblicato il seguente articolo:

«A Meina – Mozione sui disservizi FS. – Il consiglio comunale di Meina ha approvato all'unanimità una mozione presentata dal consigliere Giuseppe Bonini, che chiede alle Ferrovie dello Stato di ripristinare un servizio adeguato alle esigenze del paese, attualmente isolato per molte ore del giorno. Si sottolinea l'importanza del collegamento con Milano lungo la linea del Sempione e la necessità di predisporre un certo numero di fermate per evitare di dover usare l'auto o altri mezzi per raggiungere la stazione di Arona. Ai disagi denunciati si aggiungono le frequenti lamentele di studenti e lavoratori pendolari che ogni giorno devono trasferirsi a Novara e in altri centri della provincia. La mozione fa rilevare inoltre che Meina ha già pagato un alto prezzo con la disabilitazione della locale stazione ferroviaria e il conseguente abbandono e degrado dell'edificio e delle attrezzature, rimaste alla mercè di vandalesmi di ogni tipo»,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del disservizio delle Ferrovie e se non ritenga sia il caso di adottare provvedimenti nei confronti delle Ferrovie dello Stato onde far prevalere l'interesse pubblico diffuso rispetto all'interesse proprio dell'ente gestore.

(4-02500)

(23 ottobre 1996)

RISPOSTA. - Con l'introduzione dell'orario estivo ed invernale 1996-1997, sulla linea Milano-Domodossola sono state progressivamente introdotte nuove relazioni internazionali con treni Pendolino in sostituzione di treni internazionali composti con il tradizionale materiale ordinario che effettuavano un maggior numero di fermate; conseguentemente, anche l'offerta di servizi regionali è stata ricalibrata con l'istituzione di treni interregionali per garantire le relazioni maggiormente richieste dalla clientela, con fermate nei principali centri toccati dalla linea.

Nella programmazione dell'orario 1997-1998 la Società valuterà i condizionamenti e le conseguenti ricadute dell'offerta internazionale sul traffico regionale ed interregionale i cui servizi verranno in seguito definiti.

La necessità di contenere i costi di esercizio delle linee secondo i parametri stabiliti dalle disponibilità economiche del contratto di programma (oltre che dall'introduzione di nuove tecnologie) ha portato ad una diversa gestione dell'esercizio ferroviario con provvedimenti di automazione e la conseguente disabilitazione degli impianti nonchè la individuazione di punti di vendita a terra presso tabaccherie, bar ed altri esercizi pubblici, di biglietti a fasce chilometriche fino a 200 chilometri e presso ricevitorie Sisal-Totip che emettono anche biglietti a riduzione, mentre per gli altri tipi di biglietti l'utente può rivolgersi alle agenzie di viaggio presenti nella zona.

Per favorire l'impiego di locali nei fabbricati viaggiatori non più in uso dall'esercizio ferroviario, la Società è interessata alla loro riutilizzazione d'intesa con gli enti locali sia per attività di tipo commerciale, sia per dotare le stazioni impresenziate, che comunque mantengono inalterata la loro funzione trasportistica originaria quali punti di fermata del servizio ferroviario, di servizi di accesso al trasporto ferroviario quali ad esempio parcheggi per auto, bici e moto a servizio anche della zona immediatamente a ridosso delle stazioni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

RUSSO SPENA. - *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che negli ultimi vent'anni le Ferrovie dello Stato hanno concesso abitazioni ai propri dipendenti, in base alle norme contenute nel decreto ministeriale n. 285 del 1975 e successive modificazioni ed integrazioni; successivamente alla consegna, un consistente numero di dipendenti ha perso il diritto ad occupare l'alloggio in quanto non più in possesso dei requisiti previsti, perchè trasferiti, dimessisi, non più residenti nell'alloggio con la famiglia o perchè hanno superato il tetto di reddito che consente di detenere un alloggio di proprietà pubblica;

che in tale situazione la dirigenza delle Ferrovie dello Stato ha dapprima, sistematicamente, «dimenticato» di sfrattare gli assegnatari senza titolo, quindi ha commesso, attraverso la società Metropolis (gruppo Ferrovie dello Stato), un vero e proprio abuso stipulando, nel gennaio 1995, un contratto ad equo canone;

che, in base alla legge n. 560 del 1993, si sta andando alla vendita di siffatti appartamenti:

considerato che con tali comportamenti la dirigenza delle Ferrovie dello Stato, oltre alla svendita del proprio patrimonio immobiliare, rischia di ledere i diritti complessivi e generali dei dipendenti,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di bloccare le vendite degli alloggi, fino a quando non sia verificata la legittima occupazione liberando, laddove l'occupazione si dimostri illegittima, le abitazioni a favore dei ferrovieri che ne hanno diritto e verificando le eventuali responsabilità della direzione Ferrovie dello Stato, laddove esse sussistano.

(4-02504)

(23 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

In ordine alla problematica riguardante la vendita di alloggi Ferrovie dello Stato ad assegnatari non più in possesso dei requisiti necessari per averne diritto, la Società Ferrovie dello Stato spa ha fatto presente quanto segue.

La Società Metropolis spa cura la gestione e dismissione del patrimonio ferroviario, operando, secondo quanto previsto dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, in funzione delle strategie e degli obiettivi fissati dalla proprietà.

Come stabilito all'articolo 1 della citata legge, l'Ente Ferrovie dello Stato succede in tutti i rapporti attivi e passivi nei beni, partecipazioni, gestioni speciali, già di pertinenza dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato; in particolare l'articolo 15 dispone che i beni immobili costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dalle amministrazioni pubbliche e di essi l'Ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata.

Risolti gli adempimenti formali relativi al trasferimento dei beni dell'ex Azienda all'Ente Ferrovie dello Stato e poi Ferrovie dello Stato spa, l'amministratore delegato *pro tempore* delle Ferrovie dello Stato spa, in data 17 febbraio 1994, ha dato disposizioni alla dipendente divisione patrimonio per porre in essere l'applicazione della legge n.392/78 (equo canone) entro il biennio 1994-1995, ai circa 24.500 alloggi ferroviari gestiti fino ad allora in regime concessorio ed ha individuato in Metropolis la Società competente per il coordinamento delle attività, ferme restando le precipue responsabilità della proprietà.

Con successivo ordine di servizio del 30 giugno 1994 la Ferrovie dello Stato spa ha soppresso la divisione patrimonio ed ha trasferito ai soli fini operativi tutte le attività di gestione e dismissione del patrimo-

nio ferroviario in ambito di Metropolis, fissando, attraverso il protocollo d'intesa del maggio 1994, i comportamenti ed i rapporti contrattuali tra Metropolis e Ferrovie dello Stato spa.

La Società Metropolis ha avviato, pertanto, l'applicazione dell'equo canone ai soli soggetti titolari di contratto locatizio di natura amministrativa, nel rispetto delle norme giuridiche vigenti, indipendentemente dai meccanismi con cui nel passato il locatario stesso era divenuto titolare di un rapporto contrattuale con le Ferrovie.

In merito poi alla verifica del diritto alla titolarità dell'alloggio da parte dell'utilizzatore in base al decreto ministeriale n.285/75, l'attività dell'Ente Ferrovie dello Stato in materia si è svolta nel rispetto della deliberazione della Commissione trasporti della Camera che, in occasione della discussione di proposte di legge concernenti norme per la gestione del patrimonio alloggiativo ferroviario, ha impegnato il presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato *pro tempore* (1988) a sospendere gli sfratti per salvaguardare le posizioni dei ferrovieri pensionati o loro superstiti che, per le condizioni economiche in cui versavano, non erano in grado di procurarsi un'abitazione sul mercato privato.

Questa inamovibilità ha fatto sì che numerosi alloggi ferroviari risultino abitati da pensionati, vedovi/e, discendenti, ascendenti, ecc. per i quali le Ferrovie dello Stato hanno dovuto di fatto riconoscere l'uso dell'alloggio.

Quindi la disciplina dell'equo canone è stata posta in essere con tutti i titolari di ex concessioni amministrative, in quanto detti soggetti avevano maturato il diritto al rinnovo contrattuale.

Le Ferrovie hanno potuto sfrattare soltanto i locatori che utilizzavano alloggi chiaramente destinati all'esercizio ferroviario e dopo azioni legali anche difficoltose.

Con l'applicazione del contratto ad equo canone le Ferrovie dello Stato, per i circa 24.500 alloggi, hanno ottenuto consistenti risultati economici in quanto gli introiti da 28 miliardi di lire annui, in regime di concessione, con la nuova disciplina sono risultati pari a 52 miliardi.

Inoltre, si sono create le condizioni per ulteriori economie, visto che è il locatario che deve provvedere alla manutenzione ordinaria dell'alloggio e delle parti comuni.

Come previsto dall'articolo 1, comma 4, della legge 24 dicembre 1993, n.560, che include anche il patrimonio alloggiativo delle Ferrovie dello Stato da alienare nella percentuale massima del 75 per cento, la Società Ferrovie dello Stato spa ha trasmesso alle regioni competenti per territorio gli elenchi degli alloggi alienabili e di quelli non alienabili ponendo in evidenza la necessità di apportare delle rettifiche agli elenchi trasmessi, anche in relazione alla volontà della Società stessa di ridurre il patrimonio alloggiativo di esercizio o per altre motivazioni ritenute necessarie.

Tali operazioni hanno riguardato un patrimonio alloggiativo di 24.171 unità locative, suddivise in 16.616 alloggi vendibili e 7.555 alloggi non vendibili. Gli alloggi inclusi nel programma di vendita sono quelli che nel 1994 erano in uso con contratti di natura concessoria ed ora ad equo canone.

Per la vendita degli alloggi, Metropolis spa applica norme dettate dalla succitata legge n. 560/93 ed in particolare il prezzo di vendita è costituito dal valore che risulta applicando un moltiplicatore pari a 100 della rendita catastale esistente al momento della vendita. Al prezzo così determinato si applica la riduzione dell'1 per cento per ogni anno di anzianità di costruzione dell'immobile, fino al limite massimo del 20 per cento.

Ad oggi risultano in corso di alienazione gli immobili previsti dai piani 1995 e 1996, predisposti da Metropolis ed approvati dalle Ferrovie dello Stato spa, per un totale di 5.916 alloggi (1.990 più 3.926).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

RUSSO SPENA. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che due anni fa Giacomo Turra, che era in Cartagena, in Colombia, per una tesi di laurea, è stato barbaramente ucciso da agenti di polizia colombiana;

che l'autopsia parla infatti di politraumatismo: il giovane si era rifugiato in un ristorante cinese per evitare di subire un furto, invece la polizia lo picchiò selvaggiamente e nonostante un suo ricovero in ospedale venne ripreso dagli stessi agenti di polizia e rinvenuto cadavere;

che è notizia di questi giorni che vi sia addirittura un testimone oculare,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Governo italiano abbia compiuto e quali intenda mettere in pratica perchè i responsabili dell'efferato assassinio di un cittadino italiano, peraltro già identificati, siano sottoposti ad un rigoroso processo.

(4-04896)

(19 marzo 1997)

RISPOSTA. – Il caso Turra continua ad essere seguito con ogni attenzione dal Ministero degli affari esteri, che mantiene una costante pressione sulle autorità colombiane, anche ai più elevati livelli, perchè sia fatta piena luce sulle tragiche circostanze che costarono la vita, nel settembre del 1995, al connazionale Giacomo Turra e per ottenere che i colpevoli del crimine vengano esemplarmente puniti.

In tale contesto va anche ricordato come l'Italia abbia congelato, già all'indomani del decesso del connazionale, i negoziati bilaterali avviati per la stipulazione di un accordo di cooperazione giudiziaria, e giunti ormai alla fase finale.

Grazie a tale costante azione, si è recentemente ottenuta l'emana-zione, da parte del Tribunale militare superiore di Bogotà, di un provvedimento cautelativo per il reato di omicidio preterintenzionale nei con-

fronti di quattro agenti di polizia di Cartagena coinvolti nella morte del Turra.

Tale provvedimento, che comporta ora il rinvio delle indagini al Tribunale militare di 1° grado, dovrebbe anche aprire la strada, in breve tempo, all'emanazione di un ordine di arresto. Un notevole contributo all'emanazione del provvedimento cautelativo sarebbe stato dato anche dalla testimonianza di un cittadino colombiano, che avrebbe assistito all'arrivo del Turra, ormai in gravissime condizioni, alla centrale di polizia, mentre subiva le percosse degli agenti.

Con un recentissimo provvedimento anche l'organo superiore della giustizia amministrativa colombiana ha accolto il ricorso avverso alla decisione dell'organo amministrativo di 1° grado che nell'estate scorsa non aveva riscontrato irregolarità sanzionabili disciplinarmente nel comportamento dei quattro agenti.

Tale decisione, che ora riapre nuovamente il procedimento affidandolo ad un istanza di 1° grado, costituisce un'ulteriore segno della maggiore attenzione delle autorità colombiane nei confronti del caso Turra.

La posizione italiana sulla vicenda rimane chiara e ferma fin dall'inizio, ed ancor più a seguito degli ultimi sviluppi, mirando all'ottenimento di una rapida conclusione dell'*iter* giudiziario e al giusto sanzionamento dei responsabili da parte delle stesse autorità giudiziarie che, nel rispetto dei principi di sovranità, sono le sole a potersi esprimere in proposito.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

FASSINO

(3 luglio 1997)

SARTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che lo sviluppo di una rete ferroviaria efficiente e integrata è una priorità del nostro paese, che ha invece finora sacrificato il sistema ferroviario, privilegiando una politica ipertrofica e distorta del trasporto su gomma, tanto che per esempio oggi solo l'8 per cento delle merci viaggia su ferrovia, contro quote del 50 per cento di altri paesi europei;

che la costituzione di una rete ferroviaria ad alta capacità di trasporto misto in grado di assorbire finalmente una quota rilevante di passeggeri e merci dalla mobilità su gomma è la condizione anche per decongestionare il sistema stradale e autostradale e lo stesso traffico urbano, per ridurre l'inquinamento, i costi e le esternalità del trasporto, per sviluppare l'intermodalità e in sostanza per portare il nostro paese in Europa anche sul settore della mobilità;

che per conseguire i precedenti obiettivi e l'adeguamento e rinnovamento della rete è necessario procedere con precise priorità di attuazione e con stralci funzionali di nodi e tratte la cui realizzazione migliori da subito la rete e costituisca un anello per la globale riqualificazione del sistema;

che tra Milano e Venezia gli elementi critici sono la tratta Milano-Brescia, le stazioni di Verona e Vicenza, la tratta Mestre-Padova;

che la tratta Mestre-Padova, che costituisce segmento strategico di livello nazionale ed internazionale e per il Nord-Est e l'area centrale del Veneto, è tra le più cariche d'Italia ed è già oggi insufficiente rispetto alle crescenti esigenze di merci e passeggeri, con gravi conseguenze economiche e sulla mobilità dell'area, fino a costituire una strozzatura rispetto allo sviluppo della capacità dell'intera rete;

che questa strozzatura si traduce in particolare da una parte in lunghe attese dei convogli merci tra Marghera, Mestre e Padova e in difficoltà per lo spostamento di merci pericolose, dall'altra parte nell'impossibilità di utilizzare la ferrovia per il trasporto metropolitano e per treni veloci;

che il Governo ha approvato il progetto, presentato dalla regione Veneto con l'apporto degli enti locali, del Sistema ferroviario regionale metropolitano (SFRM), finanziabile in base alla legge n. 211 con 330 miliardi da parte dello Stato e con pari contributo di cofinanziamento regionale;

che tale SFRM è vitale per lo sviluppo economico, il decongestionamento del traffico stradale e l'innovazione del sistema di mobilità dell'area centrale veneta e per le città di Venezia, Padova e Treviso;

che tale SFRM non è realizzabile in una sua parte strategica se non si attua il quadruplicamento della tratta Mestre-Padova e che senza tale quadruplicamento resterebbe perciò vanificata una realizzazione già riconosciuta come essenziale e finanziabile dal Governo;

che il quadruplicamento della tratta Padova-Mestre è la condizione per risolvere anche tutte le predette carenze, rispetto alle merci e ai passeggeri, rispetto ai treni normali, a quelli metropolitani e veloci, e non ha alcuna controindicazione, costituendo invece la condizione e premessa per ogni ulteriore miglioramento e sviluppo della rete;

che la priorità di tale quadruplicamento e la necessità della sua immediata attuazione è da tempo unanimemente riconosciuta sia nei documenti di programmazione regionale e provinciale, sia dalle Ferrovie dello Stato, sia dalle forze economiche, sociali e sindacali (in particolare FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT, COMU), sia dai comuni di Venezia e di Padova;

che tale priorità non può essere in alcun modo messa in discussione nè subordinata o posposta all'approvazione del progetto di alta velocità Milano-Venezia e Milano-Bologna, nè al completamento del nodo di Milano; al di là del fatto che lo stesso progetto TAV prevede un quadruplicamento normale con tensione di 3000 volt nella tratta Grisignano-Padova-Venezia e al di là del fatto che per la restante tratta della Milano-Venezia vi è la proposta e richiesta di convertire radicalmente la linea specializzata e separata ad alta velocità (25000 volt, velocità teorica di 300 chilometri orari, geometria speciale, distacco dalla linea esistente e da alcune stazioni) in linea normale integrata ad alta capacità (3000 volt, 220-250 chilometri orari, geometria normale, aderenza alla linea e alle stazioni esistenti) di veicolare merci e treni passeggeri normali e veloci, tale subordinazione non avrebbe alcuna motivazione se

non quella di una indebita pressione o ricatto e di bloccare una priorità riconosciuta per forzare l'approvazione di un progetto di alta velocità ancora del tutto in discussione, anche in forza della verifica richiesta a livello parlamentare in occasione della finanziaria,

si chiede di sapere:

se il Governo condivida la priorità del quadruplicamento della tratta tra Mestre e Padova;

se si intenda procedere all'attuazione di tale progetto da subito e indipendentemente dall'*iter* progettuale dell'alta velocità;

se si intenda attuarlo a partire dal 1997 e a tal fine indire apposita Conferenza dei servizi;

se si intenda garantire e specificare i finanziamenti necessari all'effettuazione dei lavori di quadruplicamento.

(4-02762)

(6 novembre 1996)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato spa, nell'ambito delle strategie per la riorganizzazione dei servizi ferroviari nell'area nord-est, hanno in corso o programmati una serie di interventi mirati a risolvere – oltre alla considerevole richiesta di mobilità a carattere internazionale, nazionale e regionale – anche la razionalizzazione e il potenziamento del traffico merci.

Nel contesto del piano di sviluppo, è previsto, quindi, di conseguire per tappe successive e nei diversi segmenti di trasporto i seguenti obiettivi:

per i transiti di lungo percorso la realizzazione di collegamenti veloci e frequenti con le altre principali città d'Italia ed'Europa;

per il traffico regionale metropolitano il potenziamento e la riorganizzazione dell'offerta;

per il traffico merci la realizzazione di itinerari dedicati e il potenziamento degli scali e dei termini intermodali.

In particolare nell'area in questione sono previsti, tra l'altro, i seguenti interventi:

potenziamento della tratta Brennero-Verona mediante il completamento delle varianti in galleria, la realizzazione delle più moderne tecnologiche di comando e controllo del traffico, il completo raddoppio della tratta Verona-Bologna, la sistemazione del nodo di Verona ed il completamento dell'elettificazione della linea Verona-Mantova;

completamento del raddoppio della linea «Pontebbana»;

attrezzaggio tecnologico delle direttrici Tarvisio-Udine-Venezia, Venezia-Trieste, Venezia-Milano, Padova-Bologna e su quest'ultima è altresì previsto il raddoppio del ponte sui Po tra Occhiobello e Pontelagoscuro;

attrezzaggio tecnologico del nodo di Venezia;

realizzazione del comando centralizzato del traffico sulle linee regionali;

ripristino della linea Treviso-Portogruaro per la realizzazione di un nuovo itinerario merci esterno al nodo che consentirà di trasferire al-

lo scalo di Cervignano le funzioni di smistamento merci della zona nord-est, attualmente gravanti su Mestre.

Nel vigente contratto di programma 1994-2000 sono previsti specifici finanziamenti per la nuova linea ad alta velocità tra Milano e Venezia, la cui progettazione risulta in avanzata fase di esecuzione.

Per quanto attiene, invece, al quadruplicamento Padova-Mestre, inserito nel futuro asse veloce Torino-Milano-Venezia-Trieste, si rileva che lo stesso non ha trovato la copertura finanziaria nel citato contratto di programma (pur al 40 per cento, essendo prevista la sua realizzazione con le modalità del project financing, con l'apporto di capitali privati al 60 per cento), mentre per tale piano di potenziamento è stato per ora finanziato il primo tratto da Torino a Milano.

Tuttavia, considerato che il quadruplicamento della Padova-Mestre riveste il ruolo fondamentale per la mobilità e l'economia di tutta l'area veneta, l'intervento potrebbe trovare attuazione con finanziamenti a carico di fondi aggiuntivi al contratto di programma a cominciare dagli stanziamenti accordati con la legge n. 550 del 1995 (finanziaria 1996), il cui utilizzo, oggetto di valutazione, è in corso di definizione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il 19 novembre 1996 gli utenti della linea ferroviaria Biella-Novara (treno 4810 che si forma a Novara con partenza alle ore 18.22) soffrivano per la rottura delle due motrici; esse erano partite in condizioni già precarie e con 10 minuti di ritardo (arrivo a Casaleggio alle ore 19, in 28 minuti invece dei 13 previsti); si sono definitivamente arrestate a Casaleggio; tale episodio non è che l'ultimo dei numerosi disagi cui sono sottoposti da vari anni i viaggiatori della linea;

che già nell'aprile 1993 in una lettera 216 viaggiatori denunciavano ai parlamentari, alle istituzioni, all'opinione pubblica ed ai responsabili delle Ferrovie sia la situazione di grave degrado sia l'incongruenza del disservizio con la recente ultimazione di lavori di «ristrutturazione» della tratta (aprile 1991-giugno 1992) con pesanti costi per la collettività e per l'erario (tra i 25 e i 30 miliardi di lire);

che il materiale rotabile è obsoleto, indecoroso, insicuro e inadeguato e molte opere civili delle stazioni appaiono incompiute o incomplete, tanto che «le nuove generazioni, per recarsi a Milano, usufruiscono paradossalmente di un servizio ferroviario peggiore di quello offerto trent'anni fa»;

che gli impegni assunti nel 1993 dal Ministro dei trasporti, onorevole Raffaele Costa, per l'ammodernamento della linea e la sostituzione delle motrici obsolete con altre di più recente costruzione, non hanno trovato attuazione nonostante le ripetute denunce all'opinione pubblica;

che, benchè i problemi rimangano immutati, il prezzo dell'abbonamento è passato da lire 85.000 a lire 104.000 dal 1° agosto 1996 ed ulteriori aumenti tariffari sono previsti dal nuovo piano ferroviario, l'interrogante chiede di sapere:

con quali provvedimenti si intenda risolvere i problemi legati sia al cattivo funzionamento che alla carente gestione della linea ferroviaria Biella-Novara;

come si intenda procedere per far fronte all'obsolescenza e all'inadeguatezza del materiale rotabile utilizzato;

quale sia stato il costo dell'intervento effettuato in materiale rotabile e strutture dal 1990 ad oggi nel tratto Biella-Novara;

come si giustifichi, nonostante i lavori di ristrutturazione effettuati con forti costi per l'erario, il fatto che oggi il disagio e il disservizio siano ancora sostanzialmente inalterati.

(4-03239)

(5 dicembre 1996)

RISPOSTA. - I mezzi di trazione attualmente utilizzati sulla linea Biella-Novara sono:

automatrici diesel gr. 668 serie 1500 in servizio dal 1965;

automatrici diesel gr. 668 serie 1000 in servizio dal 1979;

locomotori diesel gr. 345 in servizio dal 1979.

Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che si tratta di materiale utilizzato da tempo sulle linee della rete ferroviaria e sottoposto a periodiche e programmate manutenzioni per il mantenimento in efficienza; non è attualmente disponibile altro materiale a trazione termica di più recente costruzione.

In merito a quanto accaduto il giorno 19 novembre 1996, le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che il treno regionale 4810 Novara-Biella, convoglio composto con automotrice diesel (Aln) gruppo 668-1500, è partito dalla stazione di Novara con 8 minuti di ritardo per problemi di circolazione. In un secondo tempo, in prossimità della stazione di Nibbia, è intervenuta l'avaria all'automotrice di testa che ha impedito al treno di giungere a destinazione.

Dalla stazione di Casaleggio i viaggiatori hanno proseguito con il treno 10410.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

SELLA di MONTELUCE. - *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* - Premesso:

che con delibera CIPE del 12 luglio 1996 erano stati stanziati 3.000 miliardi destinati alle aree depresse da assegnare per metà alle regioni e per metà alle amministrazioni centrali;

che il criterio inizialmente stabilito era quello di valutare le proposte presentate con criteri basati sulla qualità dei progetti stessi;

che a seguito del limitato numero di progetti cantierabili immediatamente e della disomogeneità dei progetti presentati, il CIPE con delibera del 18 dicembre 1996 ha modificato il precedente criterio inserendo altri parametri quali la popolazione e il livello di disoccupazione sul territorio considerato;

che si sono penalizzate così quelle amministrazioni che avevano presentato progetti più validi e migliori di altre;

che dei 1.500 miliardi da ripartire tra le regioni 1.162 sono stati destinati al Mezzogiorno;

che ciò ha particolarmente penalizzato la regione Piemonte, che ha visto finanziati progetti per soli 68 miliardi,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno che l'amministrazione centrale effettui scelte dei progetti da finanziare valutando esclusivamente la validità intrinseca di ciascun progetto presentato;

se non ritenga necessario fornire fin da l'inizio ai concorrenti maggiori informazioni sui criteri di valutazione.

(4-04374)

(26 febbraio 1997)

RISPOSTA. – In risposta alla interrogazione in oggetto, si fa presente, in via generale, che il CIPE, nell'avviare la procedura di allocazione delle risorse per le aree depresse recate dal decreto-legge n. 344 del 1996, aveva riservato circa 3.000 miliardi a progetti infrastrutturali ed a programmi di mantenimento e sviluppo della base produttiva, suddividendo detto importo in parti uguali tra interventi di settore, di interesse statale, ed interventi d'area, di interesse locale.

Come sottolinea l'interrogante, il Comitato aveva mirato ad ancorare tale allocazione di risorse all'esistenza di un'effettiva progettualità, facendo perno al riguardo sulle capacità di proposta delle amministrazioni interessate. Aveva quindi demandato alle amministrazioni centrali ed alle regioni, per gli interventi di rispettiva competenza, di individuare obiettivi di sviluppo economico ed occupazionale, raggiungibili in tempi predefiniti, e di selezionare, alla stregua di detti obiettivi, le iniziative da proporre al CIPE, in quanto ritenute idonee a superare lo specifico *gap* del settore o dell'area considerata e rispondenti ai requisiti fissati dal Comitato.

È da precisare al riguardo che, data la ricordata scarsità delle risorse disponibili (circa 3.000 miliardi), il CIPE non intendeva sollecitare l'avvio di nuovo progetti, bensì procedere ad una ricognizione della progettualità esistente e idonea ad avviare un processo di effettivo recupero delle aree deboli del paese.

Sono peraltro pervenute proposte di finanziamento ampiamente eccedenti le disponibilità, il che ha evidenziato l'esistenza di carenze infrastrutturali che non trovano adeguata copertura finanziaria nei programmi adottati e in corsi di attuazione, nonchè la difficoltà di operare

una gerarchia di bisogni che trovi adeguata rispondenza in una scelta selettiva degli interventi da finanziare. Il CIPE quindi, nella seduta del 18 dicembre 1996, ha proceduto a ripartire la quota di risorse programmaticamente riservata alle amministrazioni centrali (circa 1.500 miliardi) sulla base delle intese tra le medesime intervenute ed ha allocato la quota riservata alle regioni (circa altri 1.500 miliardi) tenendo non solo conto dell'entità dei progetti motivatamente proposti ma anche del peso della popolazione delle aree interessate e dell'incidenza del fenomeno della disoccupazione, nella considerazione che il rilancio dell'occupazione in zone fortemente caratterizzate dal suddetto fenomeno rappresenta una delle finalità prioritarie della manovra avviata dal Governo e nel presupposto che ogni regione aveva comunque evidenziato un parco progetti superiore alle disponibilità così assegnate.

Ciò premesso, è da precisare che il CIPE, nella ricordata seduta, ha rimesso alle amministrazioni centrali e regionali, anche avvalendosi dell'assistenza tecnica del Nucleo di valutazione, di procedere all'individuazione dei singoli interventi da finanziare nell'ambito delle risorse assegnate, delle priorità a suo tempo rappresentante e della rispondenza ai criteri individuati dal CIPE medesimo. Ha inoltre previsto un'azione di concertazione tra le amministrazioni centrali e regionali allo scopo di massimizzare le risorse assegnate anche tramite lo sviluppo di sinergie tra gli interventi di rispettiva competenza.

In definitiva, il CIPE non solo non ha abbandonato l'originaria impostazione, in quanto - come accennato - il riparto delle risorse è avvenuto comunque nel presupposto dell'esistenza presso le singole amministrazioni di un parco progetti di ammontare superiore alla quota assegnata, ma ha altresì posto in essere una serie di misure intese ad assicurare l'obiettivo validità delle iniziative da finanziare e l'effettiva realizzabilità delle medesime, adottando così proprio quella linea d'azione auspicata dall'interrogante.

Per quanto riguarda lo specifico rilievo secondo cui la ripartizione delle risorse avrebbe comunque penalizzato la regione Piemonte, non sembra che l'obiezione risulti fondata.

Il Piemonte infatti ha presentato, ai sensi dal punto 4 della delibera 12 luglio 1996, 84 progetti per un finanziamento totale di 1.300 miliardi di lire. Di essi 70 (per 1.097 miliardi) sono stati giudicati dal Nucleo «non valutabili» per grave carenza di dati e informazioni indispensabili per l'analisi, 11 (per 130 miliardi) sono stati valutati con esito negativo, 2 (per 39 miliardi) sono stati giudicati «immaturi» (ossia lacunosi su taluni aspetti, per i quali si poneva la necessità di un approfondimento) e soltanto uno (per 25,1 miliardi) è stato valutato in senso positivo. Da una ripartizione delle risorse basata su criteri di merito la regione non avrebbe dunque ottenuto più di quanto assegnatole.

*Il Sottosegretario di Stato per il bilancio
e la programmazione economica*

MACCIOTTA

(14 luglio 1997)

SERENA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 14 novembre 1996 la ditta «Cantiere Navale De Poli» di Venezia-Pellestrina ha inviato al Presidente del Consiglio e ai Ministri in indirizzo la seguente lettera raccomandata contenente la richiesta di sbloccare la chiusura SACE verso l'Algeria nel quadro dei rapporti intergovernamentali tra i due paesi:

«Nel 1995, l'allora Presidente del Consiglio, onorevole Lamberto Dini, aveva risposto ad interrogazioni parlamentari intese a chiedere le ragioni che impedivano la copertura assicurativa di una commessa sull'Algeria, pari a lire 100 miliardi.

Oggi, alla luce della nuova politica del Governo, ci pare che tali ragioni di impedimento siano venute meno.

Per il nostro cantiere, l'acquisizione di quella commessa è di vitale importanza.

A differenza dei grandi gruppi industriali, noi non abbiamo la possibilità di ricorrere a crediti del mercato finanziario giapponese o di altri paesi.

Ci rivolgiamo alle Signorie vostre affinché interveniate presso la SACE per assicurarci la conferma del credito e presso le autorità algerine, al fine di sensibilizzarle circa la favorevole conclusione del nostro contratto, tenendo conto che altri paesi nostri concorrenti si sono già mossi in questa direzione.

Abbiamo ragione di credere che l'impresa algerina in questione preferisca la nostra tecnologia e la qualità del nostro prodotto.

La fornitura dei rimorchiatori apre per noi la strada per l'acquisizione di altre commesse in questo settore»;

che la commessa a cui si fa riferimento, del valore di circa 80 miliardi, è fondamentale per la salvaguardia dei livelli occupazionali dell'azienda,

l'interrogante chiede di sapere come il Presidente del Consiglio ed i Ministri degli affari esteri e dei trasporti e della navigazione intendano affrontare e risolvere tale problema nel più breve tempo possibile, anche alla luce della crisi che si sta registrando in questo settore, specie nell'area veneziana.

(4-03073)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – In merito allo sblocco della chiusura SACE verso l'Algeria, si fa presente la necessità di riannodare un dialogo economico con il Governo algerino, a seguito del processo di normalizzazione iniziato con le elezioni presidenziali dello scorso novembre, e continuato con le recenti elezioni politiche del 5 giugno 1997.

Alla luce di quanto sopra, si è avviata in ottobre una graduale riapertura delle garanzie assicurative verso l'Algeria, tenendo peraltro ben presente la situazione difficile del debito estero che si potrebbe venire a determinare a partire dal 1998, quando cominceranno a maturare le sca-

denze previste dal secondo accordo di riscadenzamento. Infatti, per una completa valutazione della situazione in Algeria vanno tenuti presenti i seguenti elementi:

a seguito delle intese raggiunte in seno al Club di Parigi si è provveduto sul piano bilaterale a due ristrutturazioni del debito algerino, rispettivamente, il 26 marzo 1995 per un ammontare pari a 850 milioni di dollari e il 6 giugno 1996 per quasi 2 miliardi di dollari;

gli impegni in essere della SACE nei confronti dell'Algeria si sono via via ridotti in questi ultimi anni passando da 10.281 miliardi nel 1992 a 9.493 nel 1993, a 7.440 nel 1994, a 6.210 nel 1995, a 5.050 alla data del 23 luglio 1996.

A seguito delle decisioni del Comitato SACE dello scorso ottobre, l'Algeria è stata confermata nella quinta categoria di rischio e vengono applicate le seguenti percentuali di copertura assicurativa:

rischi di credito: 70 per cento per le grandi imprese, 90 per cento per le piccole e medie imprese;

altri rischi: 60 per cento:

Il tasso di premio è maggiorato su tutti i rischi del 50 per cento.

Viene poi istituito un *plafond* di 350 miliardi di lire, con l'intesa che il 30 per cento delle relative disponibilità potrà essere utilizzato soltanto dopo aver verificato alla fine dell'anno l'effettivo pagamento delle rate interessi derivanti dal credito di rifinanziamento concesso nel 1991. Tali disponibilità saranno destinate all'assicurazione di forniture di prodotti farmaceutici e parti di ricambio con regolamento entro 12 mesi assistite da LCI o garanzia bancaria di importo unitario (valore contrattuale) non superiore a 5 miliardi, nonchè all'assicurazione delle seguenti tipologie di operazioni, con dilazioni di pagamento superiori a 12 mesi, di importo unitario (credito garantito per capitale e interessi) fino a un valore massimo di 60 miliardi:

forniture di beni strumentali e servizi destinati al settore energetico;

forniture di beni strumentali e servizi destinati alla produzione di beni di consumo essenziali e capaci di determinare elevati effetti di *import substitution* sulla bilancia commerciale algerina;

forniture di beni, servizi e parti di ricambio destinati al completamento e/o manutenzione di progetti già assicurati dalla SACE.

La linea di azione nei confronti dell'Algeria si ispira ad un duplice obiettivo: da un lato il rilancio delle relazioni economiche e commerciali con quel paese e, dall'altro, la riduzione dell'esposizione SACE nei confronti di Algeri.

Tale impostazione permette di trasformare parzialmente la natura di un elemento frenante del debito estero algerino in un elemento propulsivo di sviluppo. Inoltre, il *plafond* parametrato ai futuri rientri consente di introdurre un elemento di condizionalità e offre pertanto maggiori garanzie sull'effettivo rispetto degli accordi di ristrutturazione.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

SERRI

(2 luglio 1997)

SERENA. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'Ambiente.* – Premesso che l'erosione dei litorali veneziani è un fenomeno particolarmente negativo in corso in modo ormai inesorabile fin dagli anni '70 e che oggi giunge a mettere in serio pericolo anche la sicurezza delle popolazioni di gronda dei comuni di Jesolo, Venezia e Chioggia;

considerato inoltre che all'interno della medesima unità fisiografica (articolata lungo la costa, nel litorale sabbioso che da nord verso sud si estende per più di 50 chilometri) si è constatato un gravissimo danneggiamento fisico dell'ecosistema costiero, con pessime conseguenze anche sull'economia turistica ivi presente,

si chiede di sapere:

quali disposizioni siano state impartite al Magistrato delle acque affinché ai comuni litoranei della gronda lagunare presenti nel «comitato» e nella Commissione per la salvaguardia di Venezia sia garantita la necessaria sicurezza fisica, ambientale ed economica;

perchè, infine, con i centoventi miliardi di lire già stanziati e disponibili per i necessari ripascimenti costieri a mezzo draghe non siano ancora stati aperti i relativi cantieri, con particolare riferimento al comune di Jesolo che sopporta tutti i vincoli territoriali e amministrativi quale comune nella gronda veneziana, senza ottenere a tutt'oggi concreti interventi di salvaguardia e che si trova in una situazione ormai divenuta insostenibile e pericolosa.

(4-05182)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione indicata in oggetto, il Magistrato alle acque di Venezia, con nota n. 5358 dell'8 maggio 1997, ha comunicato che la difesa dei litorali veneti, ed in particolare il processo di erosione a cui i medesimi sono soggetti, è stata da sempre considerata di prioritaria importanza per il Magistrato stesso, il quale, in base alla disponibilità e seguendo un piano di priorità, è intervenuto in diversi tratti della costa veneta.

Per quanto riguarda gli interventi sul litorale di Jesolo, il predetto istituto rende noto che il progetto preliminare generale approvato nel 1996, nel quale esso è ricompreso, ha previsto un fabbisogno complessivo di 120 miliardi, attualmente finanziato solo in parte.

Lo stesso istituto, in base ai fondi stanziati che ammontano a 70 miliardi di lire, ha previsto l'inizio dei lavori su vari tratti lagunari, dando primaria importanza alla zona che interessa il comune di Jesolo.

I lavori di che trattasi non hanno avuto ancora inizio in quanto il provvedimento con il quale il Presidente del predetto Magistrato ha approvato gli interventi in questione è attualmente in attesa di registrazione da parte della Corte dei conti.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

SPERONI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.*
– Premesso che nella risposta all'interrogazione 4-00021 è stato precisato che l'illuminazione autostradale è disciplinata «in conformità alle norme tecniche del Consiglio nazionale delle ricerche del 15 aprile 1983, n. 90, paragrafo 4-5», si chiede di sapere in virtù di quale diversa ed eccezionale norma l'autostrada Roma-Fiumicino, peraltro a percorrenza gratuita rispetto ad altri tratti autostradali di collegamento di città ad aeroporti, risulti interamente dotata di illuminazione.

(4-03250)

(5 dicembre 1996)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade rappresenta che la vigente normativa, tra le caratteristiche che connotano le strutture autostradali, prevede l'illuminazione solo sugli svincoli.

Ciò per motivi di sicurezza, in quanto gli utenti potrebbero creare situazioni di pericolo nell'atto di immettersi o uscire dall'autostrada percorsa.

Tuttavia, l'eventuale installazione di illuminazione su un tratto di autostrada è lasciata alla valutazione dell'Ente proprietario che, in presenza di una elevata incidentalità nelle ore notturne, può farsi carico dell'installazione per rendere un adeguato livello di servizio agli utenti.

Ciò è avvenuto sul tratto autostradale Roma-Aeroporto di Fiumicino.

Giova ricordare che l'aeroporto di Malpensa è collegato alla città di Milano mediante un tratto di strada statale (SS. 336) sino allo svincolo di Busto Arsizio ed un tratto di autostrada (A8) da Busto Arsizio a Milano.

Il primo tratto, che dipende dal compartimento ANAS di Milano, è regolarmente illuminato e non è a pagamento, in quanto trattasi di strada statale extra urbana.

Il secondo tratto è gestito dalla Società autostrade ed è dotato di impianto di illuminazione in corrispondenza di tutti gli svincoli, potenziati anche da impianti a luci gialle lampeggianti antinebbia. Comunque, a parere dell'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, non esistono termini di valutazione o statistiche che comprovano la diminuzione di incidentalità legata ad un aumento della illuminazione.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

COSTA

(9 luglio 1997)

STANISCIA. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che la direzione della filiale di Chieti delle Poste italiane ha disposto, a partire dal luglio 1996, l'applicazione dell'orario ridotto, e con

un unico addetto, negli uffici postali di Fallo, Rosello, Giuliopoli e Roio del Sangro, tutti piccoli comuni montani del Medio Sangro;

che i comuni suddetti, come molti altri delle zone montane, subiscono una grave carenza di servizi sociali e sanitari, e di attività economiche e produttive che ha provocato nel corso degli ultimi decenni l'esodo massiccio della popolazione più giovane;

che lo spopolamento delle zone interne produce in queste aree, come è noto, effetti negativi a tutti i livelli: dal degrado ambientale e territoriale all'impoverimento della vita civile, all'emarginazione sociale;

che la qualità della vita in questi centri è dunque gravemente compromessa: gli abitanti si sentono abbandonati e dimenticati dallo Stato;

che gli abitanti dei suddetti comuni sono infatti in prevalenza anziani, già penalizzati dalla generale mancanza di servizi sul loro territorio e costretti a servirsi quotidianamente di servizi ubicati solo nei centri più grandi;

che con la riduzione dell'orario di apertura degli uffici postali si vedono sottrarre anche uno dei pochi servizi primari sul quale potevano contare finora;

che l'amministrazione statale non può ignorare tali situazioni di disagio essendo suo precipuo compito quello di assicurare servizi efficaci a tutti i suoi cittadini;

che la comunità montana Medio Sangro «zona R», unitamente a tutti i sindaci dei comuni che ne fanno parte, ha sottoscritto più documenti di protesta al riguardo, sottolineando lo stato di emarginazione e di abbandono delle zone interne, ulteriormente aggravato dalla suddetta decisione,

si chiede di sapere quali iniziative concrete si intenda adottare per non privare di un servizio essenziale i cittadini di questi comuni.

(4-04563)

(5 marzo 1997)

RISPOSTA. — Al riguardo si ritiene opportuno rammentare che è obiettivo dell'Ente poste italiane quello di offrire alla clientela servizi efficienti e rispondenti alle istanze che provengono dagli utenti stessi, attuando, nel contempo, misure volte al contenimento del proprio disavanzo economico-finanziario.

In tale ottica, pertanto, si inquadra la decisione dell'ente medesimo di adottare sistemi operativi diversificati, in relazione al traffico postale registrato nelle varie località, in modo da poter effettuare un riequilibrio del rapporto domanda/offerta arrivando, dove ritenuto necessario, all'apertura degli uffici a giorni alterni o con orari limitati.

Tale riorganizzazione viene naturalmente applicata salvaguardando la continuità e la qualità dei servizi resi e previa consultazione con le amministrazioni locali interessate.

Ciò premesso in linea generale, si fa presente che nel caso specifico delle agenzie di Fallo, Giuliopoli, Rosello e Roio del Sangro l'apertura a tempo parziale è stata disposta dopo averne attentamente valutato

gli indici di produttività e nella considerazione che i comuni interessati si trovano poco distanti l'uno dall'altro.

L'indagine condotta sul territorio ha, infatti, messo in risalto che il contesto socio-economico dei comuni interessati, con una popolazione complessiva di 893 abitanti, non lascia intravedere prospettive di incremento della vendita dei prodotti postali e finanziari.

Lo scrupoloso esame delle specifiche situazioni locali, ad avviso dell'Ente poste, consente di utilizzare al meglio le risorse disponibili per la esecuzione dei servizi senza, peraltro, disattendere le esigenze dell'utenza la quale vede, comunque, garantita quotidianamente la possibilità di avvalersi dei servizi offerti dal predetto ente.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(14 luglio 1997)

TOMASSINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che il 1° giugno 1996 le Ferrovie dello Stato hanno dismesso alcune stazioni ferroviarie sulla linea Lecco-Sondrio a seguito della automatizzazione della rete; da allora i treni continuano a fermarsi senza che vi sia personale a custodia delle relative stazioni;

che di tale iniziativa i sindaci dei comuni interessati non sono stati avvertiti, creando conseguentemente notevoli problemi anche di ordine pubblico causati dai passeggeri ignari del repentino cambiamento e non informati neppure con avvisi sulle modalità di acquisto dei biglietti;

che il sindaco del comune di Perledo (Lecco), sul cui territorio comunale sorge la stazione di Varenna-Esino, ha inoltrato immediata richiesta alle Ferrovie dello Stato per ottenere in gestione i locali della ex stazione e istituire, a spese del comune, un ufficio informazioni abilitato anche alla vendita di biglietti ferroviari; tale richiesta si è unita ad una precedente pratica (giacente da oltre un anno) che riguardava l'affitto dell'arca antistante il piazzale da adibire a parcheggio;

che la società Metropolis spa (direzione operativa di Milano), che aveva inizialmente esaminato la pratica, l'ha passata per competenza il 25 settembre 1996 alla società Metropark spa di Roma la quale non ha ancora avviato procedure concrete per stipulare una convenzione con il comune di Perledo,

si chiede di sapere:

se l'inerzia burocratica di tale vicenda non richieda urgenti provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili di tale ingiustificato ritardo;

se il dilazionare la stipulazione di una convenzione con introiti a vantaggio delle Ferrovie dello Stato (per la locazione dell'area e dei locali) non inquadri, a carico dei dirigenti di società per

le valorizzazioni patrimoniali (quali Metropolis spa e Metropark spa), una grave responsabilità patrimoniale;

se non si ritenga di prendere urgenti iniziative affinché tali lungaggini burocratiche non danneggino ulteriormente gli utenti di un servizio pubblico, inclusi molti turisti stranieri che affollano in ogni periodo dell'anno tale amena zona del lago di Como.

(4-02692)

(3 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il comune di Perledo ha chiesto alle Ferrovie dello Stato spa di poter adibire a parcheggio l'area dello scalo della stazione di Varenna Esino e di utilizzare i locali siti nella stazione stessa per adibirli ad ufficio turistico in considerazione del fatto che la stessa stazione è stata dichiarata «impresenziata».

Nel marzo 1996 l'Ufficio territoriale di Milano ed il comune interessato hanno effettuato un sopralluogo congiunto ai fini dell'esatta individuazione dell'area dello scalo e della stesura del relativo progetto comunale, pervenuto a Metropolis (Ufficio territoriale di Milano) il 2 luglio 1996.

Il passaggio delle consegne da Metropolis a Metropark spa – società costituita per la progettazione e la realizzazione di parcheggi – ha determinato dei rallentamenti dovuti, tra l'altro, all'esigenza della nuova società di individuare e comunicare quali fossero le stazioni interessate ai suoi programmi.

Il 16 settembre 1996 i rappresentanti di Metropolis e di altri uffici del gruppo Ferrovie dello Stato spa hanno esaminato la problematica relativa all'utilizzazione degli spazi della stazione di Varenna Esino ed hanno ribadito la competenza di Metropark alla realizzazione del parcheggio in questione.

All'inizio di questo anno la società Metropolis, avendo ritenuto scindibili le due problematiche, ha affidato la realizzazione del parcheggio alla società Metropark ed ha ripreso i contatti con il comune di Perledo per la parte attinente la locazione dei locali da adibire ad ufficio turistico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)

VENTUCCI. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che uno degli ostacoli tecnici che si oppone all'espulsione degli extracomunitari immigrati clandestinamente in Italia è il fatto che alcuni paesi si rifiutano di accogliere i loro stessi cittadini;

che si tratta di un atteggiamento di evidente connivenza con il principio della violazione della legge;

che, sull'esempio di altri paesi dell'Unione europea che hanno così condizionato i loro aiuti, la Direzione generale dell'emigrazione e degli affari sociali del Ministero degli affari esteri ha proposto la sospensione degli aiuti per la cooperazione verso quei paesi che si rifiutano di sottoscrivere gli accordi di rimpatrio sollecitati dall'Italia;

che per ordine dei vertici politici del Ministero degli affari esteri tale proposta è stata ignorata,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non intenda affrontare tale problema facendo leva sulla possibile sospensione di doni e crediti di aiuto a paesi soprattutto mediterranei che si rifiutano di sottoscrivere gli accordi per il rimpatrio degli immigrati clandestini in Italia.

(4-03787)

(22 gennaio 1997)

RISPOSTA. – Il fenomeno dell'immigrazione è problema sul quale il Governo è da tempo impegnato per dare all'intera materia un assetto organico, che consenta la realizzazione di una puntuale politica di programmazione dei flussi di ingresso, di un adeguato contrasto dell'immigrazione clandestina, nonché una effettiva integrazione per gli immigrati regolari.

Il 14 febbraio scorso è stato approvato dal Consiglio dei ministri il disegno di legge di riforma organica della materia, al quale il Ministero degli affari esteri ha fornito il proprio apporto per le parti di competenza istituzionale. In tale esercizio è stata cura dell'amministrazione ribadire la centralità degli accordi di riammissione quale imprescindibile strumento di controllo dei flussi migratori, ma anche strumento di politica estera da inquadrare nel più ampio contesto dei rapporti bilaterali e di cooperazione. Ciò nella consapevolezza che la lotta all'immigrazione deve essere condotta con strumenti nuovi e maggiormente incisivi, tenendo anche conto delle aspettative dei *partner* Schengen. In tal senso va sottolineato lo sforzo negoziale che il Ministero degli affari esteri ha da tempo profuso per la realizzazione di un reticolo di intese in materia di riammissione, sia sul versante balcanico e centro-europeo, che su quello nord-africano (quest'ultimo impegno viene perseguito in conformità con la dichiarazione finale della Conferenza euromediterranea di Barcellona).

La strategia adottata collega la conclusione di intese in materia socio-migratoria di prevalente interesse della controparte (lavoro stagionale, accordi consolari, liberalizzazione dei visti in favore di specifiche categorie di persone, eccetera) alla disponibilità di quest'ultima a firmare un accordo di riammissione. Quando necessario e possibile, tali leve saranno associate ad accordi di cooperazione tra gli organi di sicurezza o militari dei due Paesi per contrastare fenomeni di criminalità nel settore migratorio. Qualora tale approccio non si riveli sufficiente, soprattutto con quei Paesi da cui provengono i maggiori flussi di immigrazione, l'obiettivo della firma dell'accordo di riammissione viene perseguito con una linea di fermezza che coinvolge l'intero assetto delle relazioni bila-

terali, e quindi anche, se del caso, gli impegni di cooperazione verso quei Paesi, anche se molti programmi di cooperazione, soprattutto nelle aree dalle quali provengono i maggiori flussi di immigrazione clandestina, sono diretti alla creazione di posti di lavoro per manodopera locale o alla qualificazione professionale di personale assorbibile dal locale mercato di lavoro.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

FASSINO

(3 luglio 1997)

VERALDI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.*

– Premesso:

che nel lontano ottobre 1987 è stata stipulata la convenzione per la progettazione e l'esecuzione del complesso demaniale, sede della nuova caserma della polizia di Stato e della polizia stradale di Catanzaro, per una spesa di 32 miliardi;

che finora risultano eseguiti ed ultimati stralci esecutivi il cui importo complessivo ammonta a lire 40.650.000.000, affidati in forza di atti aggiuntivi alla convenzione;

che ad oggi sono stati finanziati ed eseguiti progetti per complessive lire 40.650.000.000; più precisamente risultano già ultimati e collaudati i lavori relativi al primo, secondo e terzo stralcio per complessive lire 16.000.000.000, finanziati con fondi ordinari del Ministero dei lavori pubblici, capitolo 8405, nonché i lavori di quarto stralcio per complessive lire 24.650.000.000, finanziati con fondi FIO 1989;

che è in corso di esecuzione il quinto stralcio esecutivo per lire 8.000.000.000, affidati con ulteriore atto aggiuntivo alla concessione del 13 febbraio 1996;

che l'articolo 3 della citata convenzione fissa la durata della concessione in quattro anni con la possibilità di proroga in relazione all'effettivo termine necessario per la realizzazione di tutti i lavori;

che la durata della concessione è stata prorogata di sei anni e pertanto scadrà il 17 dicembre 1997;

che con l'ultimazione dei lavori del quinto stralcio si saranno complessivamente spese lire 48.650.000.000;

che, ai fini del completamento dell'opera, secondo il progetto generale di massima riaggiornato, sarebbe necessario un finanziamento di lire 6.380.000.000;

che sono state avanzate richieste di lavori ulteriori, quali l'estensione dell'area esterna, la realizzazione di un secondo accesso e la realizzazione della sede del corpo forestale, lavori stimati in lire 8.000.000.000;

che, pertanto, il totale fabbisogno per il completamento dell'intera opera ammonta a circa lire 15.000.000.000,

si chiede di sapere se non si intenda disporre l'ulteriore, correlativo finanziamento al fine di consentire la realizzazione dell'opera dopo ben dieci anni.

(4-04480)

(27 febbraio 1997)

RISPOSTA. - In risposta all'interrogazione in oggetto la Direzione generale dell'edilizia statale e servizi speciali, con nota n. 464, ha comunicato di non poter assicurare per il corrente esercizio finanziario la copertura delle ulteriori spese per l'opera di che trattasi visto che le note esigenze di contenimento della spesa pubblica hanno determinato, anche per il corrente esercizio finanziario, una notevole riduzione dello stanziamento previsto nel relativo disegno di legge per il capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, sul quale gravano gli impegni di spesa per gli interventi nell'edilizia demaniale.

Il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane
COSTA

(9 luglio 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che con delibere nn. AS/758 e 759 del 31 gennaio 1991 è stata avviata una ristrutturazione dell'allora ente Ferrovie dello Stato, oggi Ferrovie dello Stato spa, che ha portato da un modello organizzativo passato sui dipartimenti ad uno basato sulle divisioni e funzioni;

che nella suddetta occasione sono state create, tra le altre, la divisione trasporto locale e la divisione passeggeri;

che alla prima è stata assegnata, come sede di lavoro, Milano, mentre alla seconda quella di Roma;

che entrambe le divisioni nascevano dalla suddivisione del dipartimento promozione e vendita, la cui unica sede era Roma;

che a capo della divisione traffico locale è stato posto l'ingegner Vaciago, in precedenza capo del dipartimento organizzazione, la cui utilizzazione è stata spostata, di conseguenza, da Roma a Milano;

che nelle ipotesi iniziali della riorganizzazione in questione il predetto ingegner Vaciago era destinato alla dirigenza della divisione passeggeri, con sede a Milano, anzichè Roma;

che, nelle stesse ipotesi, la divisione trasporto locale, assegnata ad altro dirigente, risultava avere sede a Roma, anzichè Milano;

che solo quando è intervenuta la decisione definitiva di assegnare all'ingegner Vaciago la responsabilità della divisione trasporto locale come sede di questa è stata decisa Milano, mentre è caduta, al contempo, la necessità di spostare a Milano la sede della divisione passeggeri che, quindi, è diventata Roma;

che l'ingegner Vaciago, unitamente al nuovo incarico, ha continuato a interessarsi di organizzazione e personale, in qualità di coordinatore delle funzioni organizzazione e relazioni industriali, aventi sede a Roma; di qui la necessità di recarsi molto frequentemente nella capitale;

che in occasione della successiva riorganizzazione, varata con ordine di servizio n. 29 del 28 luglio 1993, il dirigente in questione è stato nuovamente utilizzato nella sede di Roma con le funzioni di direttore generale della *holding*;

che il contratto collettivo di lavoro dei dirigenti dell'ente Ferrovie dello Stato 1° gennaio 1990-31 dicembre 1993, tuttora vigente, all'articolo 10 (trasferimenti) così recita:

«punto 4 - L'Ente corrisponde al dirigente, in caso di trasferimento, per un periodo minimo di 36 mesi, l'eventuale maggiore spesa effettivamente sostenuta per un alloggio dello stesso tipo di quello occupato nella sede di provenienza ovvero la differenza tra la suddetta nuova spesa e quella sostenuta dal dirigente per l'alloggio di servizio nella sede di provenienza.

punto 5 - Resta a carico dell'Ente per lo stesso periodo minimo di 36 mesi la differenza tra l'ammontare della spesa effettivamente sostenuta per l'alloggio nella sede di destinazione e quello che l'alloggio in proprietà del dirigente, nella sede di provenienza, avrebbe in regime di equo canone.

punto 6 - A condizione che il dirigente fissi la propria dimora nella sede di destinazione, l'Ente, su richiesta del suddetto dirigente, corrisponde allo stesso, per un periodo minimo di 36 mesi, un rimborso pari al 50 per cento della quota mensile della retribuzione fissa.

punto 7 - Le disposizioni di cui ai punti 4, 5 e 6 sono tra loro alternative; il dirigente ha comunque diritto, a richiesta, al passaggio od al ritorno dall'uno all'altro regime»,

gli interroganti chiedono di sapere se quanto sopra risponda al vero e, in caso affermativo:

se, alla luce degli avvenimenti descritti, non si ritenga che la destinazione di una delle due divisioni a Milano sia dipesa esclusivamente dalla volontà di compiacere il predetto dirigente, «creandogli» il posto di lavoro nella sua città;

quali oneri per le Ferrovie dello Stato la predetta situazione abbia comportato in forza del predetto articolo 10 del contratto collettivo di lavoro e per ogni altra indennità (trasferta, rimborso spese ed altri benefici, in denaro e non) goduti dal dirigente in questione per via dei due spostamenti, del precedente spostamento da Milano a Roma all'atto dell'assunzione nelle Ferrovie dello Stato, avvenuta in data 1° luglio 1989, nonchè dei continui viaggi da Roma a Milano;

se non si ritenga, altresì, che tale assurdo e grottesco comportamento abbia procurato danno all'erario, ledendo fortemente gli interessi della collettività, chiamata a destinare una parte importante delle proprie risorse per il risanamento e lo sviluppo delle Ferrovie dello Stato e su cui grava il pesante *deficit* aziendale, e che, pertanto, si rendano opportuni, ora per allora, severi accertamenti volti a stabilire gli abusi com-

messi nella circostanza dagli organi delle Ferrovie dello Stato investiti dei poteri della riorganizzazione, nonchè le responsabilità delle autorità preposte alla vigilanza.

(4-02085)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. - In merito alle delibere nn. AA/758 e AS/759 del 31 gennaio 1991 adottate, rispettivamente, per l'istituzione delle diverse strutture del nuovo modello organizzativo e per l'attribuzione ai dirigenti delle titolarità di tali strutture, la società Ferrovie dello Stato spa precisa che le scelte di collocazione sul territorio delle strutture organizzative delle divisioni trasporto locale e passeggeri sono state effettuate esclusivamente sulla base di valutazioni di natura strategica.

Poichè la divisione trasporto locale rappresentava uno strumento nuovo per affrontare in maniera originale un segmento particolare del mercato ferroviario, quale quello del trasporto dei pendolari, le Ferrovie dello Stato spa ritennero necessario che la sperimentazione e la messa a punto degli schemi operativi della nuova divisione avvenissero nell'area geografica nella quale il fenomeno del pendolarismo era maggiormente significativo, cioè Milano.

Per quanto riguarda l'ingegner Vaciago, questi, che a quella data ricopriva l'incarico di coordinatore delle funzioni organizzative e relazioni industriali, fu sollevato da tale incarico con delibera n. AS/1057 del 12 dicembre 1991 e nominato successivamente dalle Ferrovie dello Stato spa direttore generale *holding*, con delibera n. AS/29 del 28 luglio 1993.

Circa gli oneri sostenuti nei confronti dell'ingegner Vaciago, la società Ferrovie dello Stato spa fa presente che nessuna spesa è stata sostenuta in applicazione dell'articolo 10 del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti delle Ferrovie dello Stato spa.

Le altre indennità corrisposte hanno riguardato il rimborso per spese documentate, così come previsto dall'articolo 21, punto 5, del contratto collettivo nazionale di lavoro, per quanto riguarda il primo periodo esaminato, laddove i diversi incarichi ricoperti, in considerazione della rilevante importanza degli stessi, esigevano la presenza dell'ingegner Vaciago ora a Roma ora a Milano.

Successivamente, da quando è cessato tale doppio incarico, il trattamento di trasferta del dirigente in questione è stato assolutamente in linea con quello di tutti i dirigenti Ferrovie dello Stato spa secondo quanto previsto dal ripetuto contratto collettivo nazionale di lavoro.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(22 luglio 1997)

ZANOLETTI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*
- Premesso:

che a causa del crollo del viadotto di Borgo Gesso (Cuneo) si è provveduto alla chiusura del tratto ferroviario Cuneo-Mondovì;

che in sostituzione del servizio ferroviario si è attivato un servizio ausiliario di autocorriere;

che detto servizio, a causa di una impostazione di orari inadeguati all'esigenza della utenza, procura continui disagi in modo particolare agli studenti pendolari i quali giornalmente arrivano in ritardo alle lezioni ed hanno attese molto lunghe per il rientro a casa;

che il sindaco di Beinette, l'amministrazione comunale e la commissione consiliare speciale sui trasporti locali si sono fatti portavoce, presso la società Ferrovie dello Stato, dei disagi,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire perchè venga al più presto riattivata la ferrovia Cuneo-Beinette-Mondovì e, nell'immediato, del tratto Beinette-Mondovì e perchè vengano al più presto modificati in modo sinergico gli orari del servizio autocorriere.

(4-03153)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – I sindaci di alcune località del cuneese hanno proposto la riapertura al traffico della tratta Beinette-Mondovì con l'apertura di una stazione di testa in prossimità dello stabilimento «Vestebene».

La proposta richiede modifiche radicali per cui comporta un costo elevatissimo senza, però, produrre gli sperati benefici; infatti, in questo modo l'utenza sarebbe costretta a servirsi di due diversi vettori (da sottolineare i disagi derivanti dal trasbordo) con un tempo di percorrenza che non si discosta di molto da quello necessario per il percorso alternativo Cuneo-Fossano-Mondovì.

È sembrato, quindi, utile affidare agli autobus il compito di svolgere il servizio.

In questa ottica le Ferrovie dello Stato spa hanno invitato l'amministrazione provinciale di Cuneo affinché avvii uno studio d'integrazione tariffaria e vettoriale con le autolinee che coprono lo stesso percorso delle Ferrovie dello Stato spa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(22 luglio 1997)
