

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 31 luglio al 10 settembre 1997)

INDICE

BALDINI: sul nubifragio nella Lunigiana (4-03363) (risp. BARBERI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno e la protezione civile</i>) Pag. 3077	mento di progetti di ristrutturazione di strade nel Camerun (4-03702) (risp. PINZA, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) Pag. 3087
BARRILE ed altri: sulla funzionalità dell'Ente poste italiane (4-03742) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3078	BORTOLOTTO: sull'impiego da parte delle Ferrovie dello Stato dei fondi destinati all'eliminazione delle barriere architettoniche (4-02175) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3090
BATTAFARANO: sui disagi nelle Ferrovie dello Stato per i viaggiatori che partono da Taranto (4-01802) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3080	CASTELLI: sulla destinazione dei fondi stanziati per gli investimenti delle Ferrovie dello Stato nella legge finanziaria 1996 (4-02012) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3092
BEDIN: sul progetto della nuova linea ferroviaria del Brennero (4-02750) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3080	D'ALÌ: sul mancato utilizzo da parte dell'Alitalia dell'aeroporto di Trapani (4-01944) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3095
BESOSTRI: sulla soppressione di 45 uffici postali nelle province di Como e di Lecco (4-04668) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3082	DANIELI: sul raddoppio della tratta ferroviaria Verona-Bologna (4-05374) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3096
sull'ufficio postale del comune di Crema (Como) (4-05096) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3083	DOLAZZA: sulla riscossione delle tasse di rotta e di terminale (ENAV) (4-02505) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3097
BEVILACQUA: sulla soppressione dei treni a lunga e media percorrenza (4-03614) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3086	sull'iniziativa dell'Ente poste italiane denominata: «Nel tempo e nello spazio» (4-04058) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3103
BOCO: sulla concessione di un prestito da parte della Banca mondiale per il finanzia-	

GRECO: sul trasferimento del signor Marcello Musso, dipendente dell'Ente poste italiane (4-04577) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) Pag. 3105	MANZI ed altri: sulla necessità di invitare l'Indonesia a rinunciare all'occupazione militare nella ex colonia portoghese di Timor (4-06268) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) Pag. 3127
LAURO: sui rischi fitosanitari per le pinete dell'isola di Ischia (4-05587) (risp. PINTO, <i>ministro per le politiche agricole</i>) 3105	sui contratti a tempo indeterminato all'Ente poste italiane (4-06886) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3128
LAURO, GRECO: sulla delibera CIPE di riparto delle risorse in favore della Puglia (4-05158) (risp. MACCIOTTA, <i>sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>) 3106	MARRI ed altri: sulla costruzione di una boa petrolifera davanti al litorale del comune di Civitavecchia (4-05916) (risp. RONCHI, <i>ministro dell'ambiente</i>) 3130
LAVAGNINI: sugli allacciamenti abusivi delle utenze telefoniche nel comune di Frascati (4-02193) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3109	MONTAGNINO: sui patti territoriali (4-06239) (risp. MACCIOTTA, <i>sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>) 3133
LO CURZIO: sul trasferimento di 20 macchinisti delle Ferrovie dello Stato dallo scalo di Siracusa (4-00426) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3110	MONTELEONE: sulla tratta ferroviaria Fer-randina-Matera (4-01989) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3137
MAGLIOCCHETTI: sulla linea ferroviaria nel comune di Pignataro Interamna (4-02162) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3113	sugli interventi nel comparto ortofrutticolo (4-06842) (risp. PINTO, <i>ministro per le politiche agricole</i>) 3138
MAGNALBÒ ed altri: sulla revoca dell'indennità di accompagnamento ad un ragazzo minorato di Ferrara (4-04038) (risp. PENNACCHI, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 3115	NAPOLI Roberto ed altri: sulla privatizzazione del pubblico impiego (4-02547) (risp. BASSANINI, <i>ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali</i>) 3140
MANARA: sulla soppressione di uffici postali nella provincia di Como (4-04802) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3117	NIEDDU: sulla riduzione dell'organico dell'Ente poste (4-04950) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3143
MANCONI: sulle carrozze con presenza di amianto in alcune stazioni ferroviarie della regione Marche (4-00566) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3119	PIANETTA, TOMASSINI: sulle relazioni con la Repubblica popolare cinese (4-05568) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 3145
sulla liberazione della scrittrice Sybila Arredondo Arguedas, detenuta in Perù (4-05900) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 3121	PIATTI: sul distacco dei vigili del fuoco nel comune di Casalpusterlengo (Lodi) (4-04406) (risp. NAPOLITANO, <i>ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile</i>) 3147
MANFREDI ed altri: sulla esenzione dal pagamento delle concessioni per radiocomunicazione a favore delle associazioni di volontariato (4-04420) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>) 3123	PIERONI ed altri: sul programma Eurostar delle Ferrovie dello Stato (4-00423) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3149
MANFROI ed altri: sulle agevolazioni tariffarie da parte delle Ferrovie dello Stato ai lavoratori meridionali assunti da imprese aderenti alla Confindustria Emilia-Romagna (4-03140) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3125	PORCARI ed altri: sui nostri connazionali in Tunisia (4-04046) (risp. FASSINO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 3152
	PREIONI: sui lavoratori frontalieri (4-05254) (risp. VISCO, <i>ministro delle finanze</i>) 3155
	RECCIA ed altri: sui vagoni ferroviari coibentati con amianto (4-00434) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 3156

RIPAMONTI: sull'impiego da parte delle Ferrovie dello Stato dei fondi destinati per legge all'eliminazione delle barriere architettoniche (4-02112) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 3160	<i>stro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali)</i>	Pag. 3141
RUSSO SPENA: sulla concessione della cittadinanza italiana (4-04536) (risp. NAPOLITANO, <i>ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile</i>)	3162	SARACCO ed altri: sulle nuove tariffe postali (4-05806) (risp. MACCANICO, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>)	3167
sui rapporti commerciali tra Italia ed Etiopia (4-06027) (risp. SERRI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	3165	SCIVOLETTO: sulla promozione del turismo in provincia di Ragusa (4-06311) (risp. BASSANINI, <i>ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali</i>)	3168
SALVATO: sulla privatizzazione del pubblico impiego (4-02581) (risp. BASSANINI, <i>mini-</i>		SEMENZATO: sulle aree naturali protette (4-02343) (risp. CALZOLAIO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i>)	3172

BALDINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che il 16 novembre 1996 la zona della Lunigiana è stata colpita da un nubifragio di eccezionale intensità, tale da arrecare danni notevoli alle colture, alle civili abitazioni, agli edifici pubblici ed alle infrastrutture;

che durante la riunione, tenutasi il 9 dicembre 1996, presso la regione Toscana a Firenze, l'ammontare dei danni relativi all'alluvione è stato definito in circa 20 miliardi;

che inoltre è stata sottolineata l'urgente necessità di un provvedimento governativo che riconoscesse lo stato di calamità naturale per la Lunigiana;

che nessuna iniziativa concreta è stata assunta dal Governo e dalla regione Toscana in relazione a tale evento,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno, alla luce di quanto sopra, intervenire con la massima urgenza per dichiarare lo stato di calamità per la zona colpita e per adottare gli opportuni provvedimenti. (4-03363)

(12 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata si fa presente che a seguito delle avversità atmosferiche che hanno colpito varie regioni del paese tra le quali la Toscana il giorno 16 novembre 1996, il Governo, dopo la preliminare dichiarazione dello stato di emergenza adottata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 17 gennaio 1997, ha emanato l'ordinanza n. 2554 in data 4 aprile 1997 recante «Interventi urgenti diretti a fronteggiare i danni conseguenti alle avversità atmosferiche, agli eventi alluvionali ed ai conseguenti dissesti idrogeologici del mese di novembre 1996 nella regione Toscana-provincia di Massa Carrara».

Con tale provvedimento si è proceduto, all'articolo 1, ad individuare i comuni della provincia di Massa Carrara gravemente danneggiati dagli eventi alluvionali predetti ed, all'articolo 2, alla nomina del presidente della regione Toscana quale commissario delegato.

Per gli interventi infrastrutturali di emergenza e di prima sistemazione idrogeologica è stata assegnata la somma di 15,8 miliardi di lire, con la previsione di deroghe alla vigente normativa per attuare gli interventi stessi.

Lo stesso provvedimento ha previsto, anche, a favore di nuclei familiari evacuati da alloggi distrutti o dichiarati inagibili, contributi *una*

tantum fino ad un massimo di lire 20 milioni, nonchè apporti mensili per l'autonoma sistemazione alloggiativa di lire 600.000 fino ad un massimo di un anno.

Di recente, con ordinanza n. 2591 adottata in data 26 maggio 1997 è stato assegnato, in favore dei comuni danneggiati, un contributo straordinario nel limite massimo di 80 milioni, per favorire l'immediata ripresa delle attività produttive danneggiate.

Per i danni prodotti nel settore agricolo, il Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali comunica di aver proceduto all'emanazione del decreto per la declaratoria dello stato di calamità n. 100413 in data 28 febbraio 1997 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 61 del 14 marzo 1997) con il quale la regione Toscana può attivare le procedure previste dalla legge 14 febbraio 1992, n. 185, per gli interventi contributivi e creditizi previsti dal Fondo di solidarietà nazionale.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno
e per il coordinamento della protezione civile*

BARBERI

(29 luglio 1997)

BARRILE, FALOMI, FIGURELLI, VEDONATO, CARPINELLI.
- *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso:

che il settore postale ha rappresentato e rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo del paese;

che da un suo processo di riorganizzazione e ristrutturazione, soprattutto in termini di efficienza, qualità ed efficacia delle prestazioni, dipende in maniera decisiva il più generale processo di ammodernamento del paese;

che il nuovo orizzonte di riferimento (indicato, tra l'altro, dalla stessa Unione europea) che impone processi di liberalizzazione e diversificazione del mercato, tali che l'obiettivo della riorganizzazione deve essere rapido ed incisivo per non fallire il successo dell'azione di qualificazione del settore, può comportare oltre all'innovazione dei servizi, anche interessanti sviluppi occupazionali;

ritenuto:

che occorre dare un colpo di acceleratore alle predette fasi riorganizzative e che occorre dotare l'attuale azienda pubblica, rappresentata dall'EPI, almeno per tutto l'anno 1997, in attesa della sua trasformazione in spa, di capacità di direzione ad alto contenuto professionale e manageriale;

che l'attuale stato dell'ente, sia in termini strutturali che di qualità dei servizi, non consente di essere ottimisti rispetto alle possibilità di fronteggiare la sfida della modernità e della competitività;

considerato:

che l'attuale e preoccupante situazione finanziaria dell'ente, ancora lontana dal raggiungimento del completo risanamento economico, è presupposto essenziale per la sua trasformazione;

che i servizi postali e di bancoposta in molte aree del paese risultano sostanzialmente arretrati e non adeguati a quelli medi dell'Europa,

in virtù di tali considerazioni si chiede di sapere:

quali azioni il Ministro in indirizzo intenda porre in essere al fine di correggere e migliorare la funzionalità dell'ente, anche al fine di raggiungere in tempi brevi gli obiettivi della trasformazione;

se non intenda, essendo peraltro scaduto il mandato degli attuali amministratori, innescare un forte rinnovamento nei vertici dell'EPI anche in termini di nuovo *management* e di una loro più adeguata strutturazione.

(4-03742)

(21 gennaio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che l'Ente poste italiane – costituito con decreto-legge 1° dicembre 1993, n. 487, convertito dalla legge 29 gennaio 1994, n. 71 – ha posto in essere varie iniziative di riordino del settore postale con il duplice fine di migliorare l'efficienza dei servizi e di realizzare il risanamento economico-finanziario, azione, quest'ultima, propedeutica alla trasformazione in società per azioni.

Il passaggio da azienda autonoma ad ente pubblico economico e da questo a società per azioni in tempi ristretti rappresenta una notevole sfida culturale, sociale ed organizzativa; tuttavia occorre tenere presente che modifiche come questa, accompagnata peraltro dalla necessità di raggiungere l'equilibrio economico, necessitano non solo di impegno, ma anche di un certo tempo per produrre gli effetti desiderati.

Pertanto, l'articolo 2, comma 27, della legge 22 dicembre 1996, n. 662, ha differito al 31 dicembre 1997 il termine per la trasformazione dell'Ente poste in spa.

Da parte sua il Governo esercita la propria azione di vigilanza e controllo con continue verifiche sui risultati raggiunti rispetto agli impegni sottoscritti dall'ente con il contratto di programma e, in proposito, pur se allo stato attuale il livello raggiunto necessita di ulteriori miglioramenti, appare innegabile che in merito alla qualità ed all'efficienza dei servizi prestati siano stati registrati significativi progressi.

In merito, infine, all'ultimo punto dell'atto parlamentare in esame si significa che essendo decorso il triennio di carica del consiglio di amministrazione del citato Ente poste, con decreto del Presidente della Repubblica 19 febbraio 1997 il presidente dell'Ente e i due membri del consiglio di amministrazione sono stati confermati nelle loro cariche a decorrere dal 30 gennaio 1997.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

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

– Premesso:

che sul treno IC 580-581/582/576 le vetture Cosenza-Milano sono contingentate e non prenotabili dalla clientela in partenza da Taranto;

che il personale di scorta non è in condizioni di assegnare i posti a chi ne fa richiesta, in quanto non conosce le condizioni di viaggio su dette vetture sprovviste di cartellini segnaposto;

che tutto ciò crea forti disagi ai viaggiatori in partenza da Taranto,

si chiede di sapere se non si intenda intervenire nei confronti delle Ferrovie dello Stato per far correggere al più presto tali disfunzioni.

(4-01802)

(18 settembre 1996)

RISPOSTA. – Non risulta che i viaggiatori in partenza da Taranto non possano effettuare la prenotazione sul treno IC 580-581/582/576, in quanto le Ferrovie dello Stato lo hanno inserito in archivio teleprenotazioni come treno a supplemento a riservazione facoltativa, non assegnando contingentati specifici come avviene per i treni a prenotazione obbligatoria. Per cui da ogni stazione di fermata, compresa ovviamente quella di Taranto, è possibile operare la prenotazione.

Risulta, inoltre, che le Ferrovie dello Stato hanno provveduto ad eliminare l'anomalia riguardante i cartoncini segnaposto, per cui sin dal 13 settembre 1996 il personale di scorta del treno è stato messo in condizione di assegnare i posti ai viaggiatori sprovvisti di riservazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

BEDIN. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Considerato:

che in seguito all'unificazione della Germania e all'apertura delle frontiere dei paesi dell'Europa orientale i traffici attraverso le Alpi sono considerevolmente aumentati e che l'attuale linea del Brennero, nonostante il potenziamento in corso, non è in grado di garantire un soddisfacente flusso di traffico sia delle persone che delle merci, mentre le progressive restrizioni di Austria e Svizzera riguardo al trasporto su gomma aumenteranno il carico sulla ferrovia;

che il Consorzio internazionale del Brennero ha concluso i due studi di fattibilità della cui redazione era stato incaricato, uno per la galleria di base sotto il Brennero e uno successivo per le tratte di accesso a nord e a sud, e che da tali studi è emerso che l'unica soluzione possibile è la realizzazione di una nuova linea ferroviaria da Monaco a Verona, con una galleria di base tra Fortezza e Innsbruck;

che il comitato promotore per i traffici del Brennero, nella riunione tenutasi a Verona il 7 ottobre 1996, ha denunciato un atteggiamento di inerzia da parte della Unione europea riguardo a questo progetto, benchè la stessa Unione europea abbia incluso la nuova linea ferroviaria del Brennero tra i quattordici progetti prioritari infrastrutturali dei trasporti, riconoscendo con ciò che il problema del traffico attraverso il Brennero non è solo un problema italiano e austriaco, ma europeo;

che senza questa grande opera il sistema economico italiano, e in primo luogo quello del Nord-Est, sarà strangolato nei suoi rapporti commerciali con il Centro Europa, essendo il ritardo accumulato già rilevante, poichè, nell'ipotesi che i lavori iniziassero subito, la galleria non sarebbe pronta prima del 2005,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario assumere una decisa e definitiva iniziativa politica presso l'Unione europea per convincere gli altri paesi membri che alla linea ferroviaria del Brennero deve essere riservata priorità assoluta tra i progetti ferroviari transeuropei;

se non si ritenga opportuno provvedere almeno allo stanziamento della somma necessaria per la copertura della spesa relativa al progetto esecutivo dell'opera.

(4-02750)

(6 novembre 1996)

RISPOSTA. - L'aumentato flusso di traffico di merci e persone transitanti per il valico del Brennero non è stato sottovalutato tanto che si sta provvedendo al potenziamento ed all'ammodernamento della linea operando interventi che permetteranno di raddoppiare la capacità di traffico rispetto a quella attuale in modo da raggiungere uno sviluppo dell'esercizio adeguato ai traffici previsti fino al 2010.

Gli interventi di ristrutturazione riguardano:

il potenziamento tecnologico dell'intero asse Verona/Brennero;
l'installazione del sistema di controllo sull'intera linea;

il potenziamento infrastrutturale, consistente nella realizzazione di varianti in galleria;

il completamento dell'adeguamento a Gabarit.

Per quanto attiene il progetto di una nuova linea ferroviaria del Brennero, il contratto di programma 1994-2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa, prevede finanziamenti per studio e progettazione, per un ammontare di 50 miliardi, da realizzare con le risorse disponibili delle leggi finanziarie 1994 e 1995.

Allo stato attuale sono già stati realizzati studi di fattibilità per la galleria di base e per le linee contigue (compresa la valutazione del bilancio ecologico), approfondendo il problema della sicurezza e del sistema di trazione; sono state sviluppate, inoltre, simulazioni di esercizio.

L'iter realizzativo dell'opera è legato alla sua redditività, infatti l'Unione europea chiede che i grandi progetti prioritari vengano realizzati con cofinanziamento privato che, ovviamente, interviene soltanto in previsione di congrui ritorni; per regolamento gli aiuti comunitari a studi e progettazioni non superano il 10 per cento del costo, sempre che vengano concessi, viste le attuali politiche di bilancio delle Comunità.

Al momento, quindi, si sta perfezionando il progetto per attirare i finanziamenti privati. Nel contempo la Commissione trilaterale composta dai rappresentanti dei Ministri dei trasporti di Austria, Germania e Italia ha deciso la formazione di due gruppi di lavoro, uno per gli aspetti esclusivamente tecnici a presidenza austriaca, l'altro per quelli giuridico-finanziari a presidenza italiana.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

BESOSTRI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* –
Premesso:

che sono circolate notizie riguardo al contratto di programma dell'Ente poste che prevederebbe la cancellazione, nelle province di Como e di Lecco, di 45 uffici postali;

che si tratta per lo più di uffici che si trovano in piccoli comuni, anche di montagna, con utenti che per una percentuale molto elevata sono anziani pensionati;

che se il piano non verrà modificato resterà senza ufficio postale il comune di Caviglio, i cui cittadini l'anno scorso si erano mobilitati con raccolta di firme dopo una sospetta riduzione d'orario dell'ufficio locale, ottenendo ampie rassicurazioni dall'Ente poste, che aveva escluso il rischio di tagli;

che tra i comuni per i quali è prevista la soppressione dell'ufficio postale è compreso anche quello di Castelnuovo Bozzente, che recentemente ha dovuto subire anche la soppressione delle scuole elementari (ancora chiuse nonostante sentenze del TAR e del Consiglio di Stato), con grave disagio per la popolazione, ora nuovamente nel mirino e sempre per un servizio di primaria importanza e necessità,

l'interrogante chiede di sapere se si confermino le notizie riguardanti i tagli previsti, e in caso affermativo, quali provvedimenti si intenda assumere per evitare che il riassetto organizzativo dell'Ente si risolva in situazioni di gravissimo disagio per cittadini già penalizzati dalla posizione geografica del loro comune di residenza e da precedenti soppressioni di servizi essenziali.

(4-04668)

(11 marzo 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si comunica che in ottem-

peranza di quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, l'Ente poste italiane ha presentato un «piano di impresa» per gli anni 1997-1999 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.

Tale piano pone come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662 del 1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dell'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione) o, infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79/1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di uffici posti risultano prive di fondamento.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

BESOSTRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che l'interrogante ha ricevuto la seguente lettera dal sindaco laburista del comune di Crema, geometra Giovanni Manzi: «Dalle notizie apparse sulla stampa locale sono venute a conoscenza della possibile chiusura dell'ufficio postale di Crema. Personalmente ritengo la notizia destituita di ogni fondamento e che la stessa sia frutto della fantasia di un giornalista burlone, che quest'anno ha voluto anticipare l'ormai classico "pesce d'aprile". Questo fatto però mi offre l'opportunità di sottoli-

neare alcuni aspetti che rendono di importanza vitale l'esistenza dell'ufficio postale nel paese. Il paese di Crema è costituito da più frazioni nel versante montano del Monte Bregagno, a circa 4 chilometri dai centri abitati dei paesi confinanti. La maggior parte della popolazione risiede nelle frazioni alte, dove il paese si è anticamente sviluppato. L'unico servizio di trasporto pubblico è costituito dalle autolinee della SPT che transitano sulla strada statale, che costeggia le rive del lago di Como ed attraversa la sola frazione periferica di San Vito, ben distante dal centro del paese e dalle altre frazioni. A ciò si aggiunge che gli autobus della SPT, che collegano la frazione di San Vito ai paesi confinanti, hanno una frequenza media di circa due ore. Questo comporta l'impossibilità di rapidi spostamenti per tutti coloro che sono sprovvisti di mezzo di trasporto privato. Inoltre parte della popolazione è costituita da persone anziane, che sono indipendenti all'interno del paese, potendosi spostare a piedi, mentre incontrano notevoli difficoltà e disagi se devono uscire dal paese. L'eventuale chiusura dell'ufficio postale di Crema comporterebbe per la popolazione la necessità di accedere agli uffici postali di Santa Maria Rezzonico o di Pianello del Lario, che distano circa 4 chilometri dal centro di Crema, con un dislivello minimo di circa trecento metri. L'insufficienza e le carenze del servizio di pubblico trasporto costringerebbero pertanto gli utenti a raggiungere l'ufficio postale a piedi, con un tragitto tra andata e ritorno di tre-quattro ore, percorrendo sentieri di montagna disagiati. In questa situazione la chiusura dell'ufficio postale comporta un vero e proprio attentato ai diritti più elementari della vita dell'uomo: il diritto di comunicare, il diritto di disporre di tutti quei servizi normalmente erogati dagli uffici postali: pagamento delle imposte, delle bollette, riscossione pensioni, risparmio, vaglia e telegrafo. Diritti già acquisiti e garantiti dallo Stato sabaudo che istituì questo servizio a Crema nel 1856. Non ritengo infatti possibile che ai cittadini di Crema sia richiesta la tassa per l'Europa fornendo in contropartita servizi da Nuova Guinea. Fa male pensare che, mentre nel comune di Milano si pensa di aprire gli uffici postali nei giorni festivi, a Crema e in altri 4000 comuni si pensa di chiuderli nei giorni feriali. Abitando in città forse non ci si rende conto che l'Italia ha due velocità, quella dei centri urbanizzati e quella dei piccoli centri di montagna, dove già sono carenti i servizi pubblici in genere, per cui la chiusura dei già modesti servizi esistenti costituisce certamente un sopruso ai danni di un'intera collettività. Ciò premesso mi auguro che la notizia appresa dalla stampa sia infondata e tale rimanga; in caso contrario chiedo alle autorità competenti di informarmi personalmente con la dovuta tempestività.»;

che è prevista per l'11 aprile 1997 una riunione a Como, presso Villa Olmo, dei sindaci dei comuni interessati dalla chiusura degli uffici postali e cioè, oltre Crema, Bene Lario, Briennio, Castiglione d'Intelvi, Cima, Claino con Osteno, Dizzasco, Laglio, Margno, Faggeto Lario, Perledo, Pognana Lario, San Pietro Sovera, Urzio, Oliveto Lario, Vendrognio, Zelbio, Pagnona, Magreglio, Veleso, Laino, Limonta, Sorico, Maino, San Giovanni di Bellagio, Onno, Pigra, Casargo, Lasnigo, Caglio, Plesio, Rezzago, Proserpio, Cerano d'Intelvi, Plevio, Castelmarte, Cavaragna, Consiglio di Rumo, Suneglio, Lema, Montevecchio, Stazzona, Ca-

stelnuovo Bozzente, Ramponio Verna; i sindaci dei sopracitati comuni sono vivamente preoccupati per i tagli previsti dall'Ente poste, che porterebbero in ciascuno di questi comuni gli stessi disagi così drammaticamente descritti dal sindaco di Crema,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le previsioni relative all'ufficio postale di Crema e in generale di tutti i comuni suddetti;

se veramente si intenda operare con misure di chiusura che evidentemente sarebbero gravemente pregiudizievoli per le comunità ad esse sottoposte.

(4-05096)

(2 aprile 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si comunica che in ottemperanza di quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, l'Ente poste italiane ha presentato un «piano di impresa» per gli anni 1997-1999 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.

Tale piano pone, come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi, la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662 del 1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dall'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione) o, infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79 del 1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di uffici postali risultano prive di fondamento.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

BEVILACQUA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che, a seguito della soppressione delle fermate dei treni a lunga e media percorrenza nella stazione di Guardavalle (Catanzaro), i cittadini sono costretti a recarsi a Monasterace o a Badolato per poter usufruire dei trasporti delle Ferrovie dello Stato;

che Guardavalle conta una popolazione di 5.800 abitanti, di gran lunga superiore a quella dei paesi vicini serviti da fermate;

che tale scelta ha penalizzato e continua a penalizzare una popolazione che ha la sola colpa di trovarsi al confine di una provincia e di un comprensorio fortemente degradato e privo di strutture viarie adatte e sicure;

che i passeggeri che partono e arrivano alle stazioni di Monasterace e Badolato sono per la stragrande maggioranza cittadini di Guardavalle;

che per raggiungere le citate stazioni delle Ferrovie dello Stato ci si deve servire di mezzi propri non essendoci servizi pubblici e di linea in concomitanza con l'arrivo e la partenza dei treni;

che il perdurare di tale situazione, oltre a creare disagio alla popolazione, crea un danno economico alla già precaria economia del luogo soprattutto in estate quando i turisti evitano di scegliere Guardavalle come sede delle loro vacanze;

che tra la popolazione esiste un continuo malcontento per questa ulteriore inspiegabile penalizzazione frutto di scelte poco funzionali;

che già nel corso della seduta del consiglio comunale di Guardavalle, in data 2 dicembre 1996, è stata deliberata la richiesta di riattivazione delle fermate dei treni di Guardavalle,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti s'intenda adottare per porre fine a questa penalizzazione che danneggia l'attività economica, soprattutto quella turistica data la presenza dei numerosi centri recettivi.

(4-03614)

(15 gennaio 1997)

RISPOSTA. – La stazione di Guardavalle è localizzata sulla linea a binario unico Reggio Calabria-Roccella Jonica-Catanzaro Lido-Metaponto-Taranto (473 chilometri), a trazione diesel e gestita con il sistema di Comando traffico centralizzato. Il traffico viaggiatori è prevalentemente di tipo pendolare e l'offerta di servizi ferroviari prevede la fermata di 8 treni regionali e diretti in direzione Reggio Calabria-Catanzaro Lido e 9 treni regionali e diretti in direzione Catanzaro Lido-Reggio Calabria per un totale complessivo di 17 treni-giorno.

Le Ferrovie dello Stato spa, pur ritenendo soddisfatta l'attuale domanda di trasporto, sono comunque disponibili a verificare con la regione Calabria la possibilità di miglioramenti del sistema della mobilità attraverso l'integrazione dell'offerta di trasporto pubblico (treno + bus).

Le Ferrovie dello Stato spa inoltre forniscono gli orari delle fermate dei treni del trasporto locale nella stazione di Guardavalle:

direzione Reggio Calabria-Roccella Jonica-Catanzaro Lido:

R 8460 (partenza ore 5.44) – D 3742 (6.49) – R 12706 (7.20)
– R 12712 (11.34) – D 3748 (12.27) – R 12714 (14.05) – R 12716
(15.33) – R 12722 (19.53);

direzione Catanzaro Lido – Rocella Jonica – Reggio Calabria:

D 3739 (5.33) – R 12709 (6.50) – R 12711 (8.21) – D 34755
(12.58) – R 12717 (13.25) – R 8529 (14.33) – R 12721 (17.45) – R
12723 (18.33) – D 3755 (21.35).

Per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza le Ferrovie dello Stato spa informano che per fornire un servizio sufficientemente veloce sui 473 chilometri della relazione Reggio Calabria-Taranto compatibilmente con la struttura a binario unico della stessa linea, che prevede anche soste per gli incroci fra i vari convogli, sono state individuate le fermate più significative dal punto di vista commerciale. Fra queste c'è la stazione di Badolato, a 5 chilometri da Guardavalle, nella quale hanno fermata anche tutti i treni espressi ad eccezione degli espressi 983, 1570 e 986.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

BOCO. – *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, degli affari esteri e per gli italiani all'estero e dell'ambiente.* – Premesso:

che il consiglio dei direttori della Banca mondiale ha approvato nel maggio del 1996 un prestito di 60 milioni di dollari per finanziare l'ammodernamento e la ristrutturazione di alcune strade che attraversano le foreste tropicali della regione del Sud-Est del Camerun;

che i 60 milioni di dollari provengono da fondi IDA (International development association), un settore della Banca mondiale che si dovrebbe occupare di progetti di lotta alla povertà ma che più volte finanzia infrastrutture e politiche che avvantaggiano di fatto imprese multinazionali;

che una delle strade incluse nel progetto della Banca mondiale era stata accantonata in precedenza dall'African development bank a causa dell'elevato impatto ambientale e degli effetti devastanti sulle popolazioni locali, inclusi i gruppi indigeni dei pigmei Baka, in assenza di un piano di sviluppo rurale la strada avrebbe infatti aumentato la deforestazione, secondo una nota interna del 18 maggio 1996 la banca ha dovuto ammettere l'inesistenza di piani di riduzione dell'impatto ambientale che secondo le stesse direttive della Banca dovrebbero essere disponibili al momento dell'inclusione del progetto respinto dall'African development bank;

che in prima istanza il consiglio dei direttori della Banca aveva rimandato il progetto allo *staff* della banca per riesaminare le compo-

nenti ambientali; dopo solo una settimana il progetto venne ripresentato al consiglio ed approvato; questo è stato il risultato di una intensa attività di pressione del direttore esecutivo francese, intenzionato a difendere gli interessi delle compagnie francesi che estraggono legname nel paese e che avrebbero tratto vantaggio dall'apertura di nuove strade nella foresta; tra le principali imprese operanti nel settore legname in Camerun c'è anche l'italiana Alpicam, attiva in una delle regioni interessate dal prestito della Banca;

che il Governo del Camerun, incurante delle preoccupazioni, aveva pochi giorni prima autorizzato la concessione di diritti di taglio in due aree di foresta tropicale; inoltre, una delle strade dovrebbe passare in prossimità della zona del Lago Lobeke, Boumba Bek e Nki dove è in corso di attuazione un progetto di conservazione finanziato dal Global environment facility;

che la Banca mondiale ha in cantiere altri progetti di finanziamento per il settore dei trasporti nelle foreste tropicali centrafricane, rispettivamente nella Repubblica centrafricana (30 milioni di dollari da fondi IDA), Congo (20 milioni di dollari da fondi IDA) e Gabon (50 milioni di dollari di fondi IDA);

che secondo una denuncia del World rainforest movement, la persona incaricata del progetto di conservazione del GEF in Camerun ha anche proposto la fondazione di un gruppo di consulenza per il settore privato, allo scopo di assistere le imprese del legname le cui attività sono una delle principali cause di deforestazione e violazione dei diritti dei popoli indigeni nella regione; pare questo un evidente caso di conflitto di interessi, che mette in dubbio l'uso ottimale di fondi, al cui finanziamento contribuisce anche il nostro paese;

che si nota con preoccupazione il tentativo della Banca di aggirare le sue stesse politiche sulle foreste; in una nota interna fatta circolare dal numero due del Dipartimento ambiente della Banca, Ken Newcombe, proprio nel mese di maggio, questi mostrava di ritenere assurdo il divieto da parte della banca di finanziare attività estrattive di legnami a scopi commerciali nelle foreste tropicali vergini; si ricorda peraltro che tale divieto è il risultato di lunghe trattative con le associazioni ambientaliste e le organizzazioni non governative di tutto il mondo e che esistono prove inconfutabili dell'impatto negativo dell'estrazione di legname da foreste primarie, in particolare in Africa,

si chiede di sapere:

se il nostro direttore esecutivo presso la Banca mondiale fosse al corrente della situazione al momento in cui è stato approvato il prestito per il Camerun Transport Loan e, in caso affermativo, quale fosse la sua posizione al riguardo;

se esistesse al momento del voto una valutazione d'impatto ambientale;

come si giustifichi l'utilizzo di fondi IDA per progetti che avvantaggerebbero unicamente compagnie private straniere, arrecando scarsi o nulli vantaggi alle popolazioni povere locali;

quali misure la Banca intenda prendere per garantire l'applicazione effettiva delle proprie politiche forestali;

in che modo sia spiegabile il fatto che un progetto della Banca mondiale può pregiudicare l'esito di un progetto di conservazione finanziato da un organismo quale il GEF, di fatto controllato dalla Banca; quali misure il Governo italiano intenda intraprendere per garantire un uso coerente e sostenibile di fondi pubblici italiani nell'IDA e nel GEF.

(4-03702)

(16 gennaio 1997)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la concessione di un prestito da parte della Banca mondiale per il finanziamento di alcuni progetti di ristrutturazione e ammodernamento di strade nella regione del sud-est del Camerun.

Al riguardo, premesso che questa amministrazione, attraverso i propri rappresentanti a Washington, si occupa della gestione finanziaria dei contributi italiani erogati all'IDA, si fa presente che obiettivo istituzionale dell'IDA è quello di ripartire le risorse fra i vari «beneficiari» privilegiando le regioni più povere.

La distribuzione settoriale delle risorse IDA ha raggiunto recentemente livelli significativi proprio nei settori connessi al soddisfacimento dei bisogni primari delle popolazioni.

Per quanto concerne il caso segnalato, si precisa che il progetto Camerun Transport Loan non prevede la costruzione di nuove strade, ma soltanto la manutenzione e la ristrutturazione di strade già esistenti, con un impatto ambientale assai più contenuto di quello previsto dal precedente progetto respinto dalla Banca africana di sviluppo, del quale si fa menzione nell'interrogazione.

Tuttavia, nel luglio 1996, una missione preliminare di esperti ambientali ha individuato le strade, incluse nel Camerun Transport Loan, che potrebbero comportare un impatto ambientale nella fase di manutenzione. Nessuna di queste strade verrà realizzata durante il primo anno di esecuzione del citato progetto e l'eventuale realizzazione sarà, comunque, preceduta da una valutazione di impatto ambientale, che servirà da base per la preparazione di un piano di attenuazione degli effetti sull'ambiente.

Sono, inoltre, in atto iniziative volte a potenziare la capacità delle istituzioni nazionali nel settore dell'ambiente ed è stato escluso che il miglioramento delle condizioni stradali possa in alcun modo essere funzionale allo sfruttamento commerciale del legname da taglio.

Il progetto in questione è rivolto alla manutenzione di strade rurali del paese destinate a servire la popolazione più povera, a migliorare l'accesso ai mercati agricoli dei produttori locali e ad offrire nuove possibilità socio-economiche per gli indigeni.

Il progetto è, quindi, orientato a promuovere tecniche riguardanti la manutenzione delle strade ad alto contenuto di lavoro.

Per quanto concerne, poi, il progetto GEF, esso è destinato a potenziare la gestione delle informazioni e dei dati sull'ambiente, ad aiutare le istituzioni locali nella valutazione di progetti e nella determinazione

delle misure idonee a ridurre l'impatto ambientale stesso, nonché a svolgere nel settore dei trasporti azione complementare rispetto a quella della Banca mondiale.

Le opere e i beni necessari per la realizzazione del progetto vengono reperiti tramite gara internazionale di appalto, la quale, oltre a rappresentare una forma di garanzia, proteggerà la Banca da pressioni di tipo commerciale.

Per quanto concerne, infine, le politiche ambientali perseguite dalla Banca, si fa presente che l'istituzione sta spostando la sua attenzione dall'esame dei singoli progetti e dall'elaborazione di specifiche misure di contenimento ambientale all'interno di un singolo progetto verso un ruolo ed una visione più strategica e generale. La Banca ed il Governo, infatti, dovrebbero convenire sui criteri di selezione degli investimenti, sulle linee di politica ambientale, sugli *standard* da utilizzare nella valutazione dell'impatto ambientale e sulla loro concreta applicazione.

Questo nuovo approccio dovrebbe favorire la maturazione della sensibilità ambientale presso i governi locali e dovrebbe consentire l'applicazione delle regole e degli *standard* convenuti anche al di fuori dei progetti finanziati dall'IDA.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
PINZA

(4 agosto 1997)

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

che l'articolo 32, comma 25, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, prevede che l'uno per cento dei mutui concessi alle Ferrovie dello Stato siano destinati all'eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti fissi e nel «materiale rotabile» (i treni);

che l'articolo 26, comma 4, della legge n. 104 del 1992 ha ribadito tale indicazione, prevedendo che l'uno per cento sia il limite minimo;

che dal 1986 ad oggi le Ferrovie dello Stato hanno avuto mutui per migliaia di miliardi;

che permane la necessità di assicurare anche ai disabili l'accesso ai treni,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia lo stanziamento complessivo che, a norma di legge, avrebbe dovuto essere impiegato allo scopo di eliminare le barriere architettoniche delle ferrovie;

come ed in che misura siano stati spesi o impegnati questi finanziamenti;

per quale motivo i passati Ministri dei trasporti non abbiano mai risposto alle richieste di chiarimenti avanzate più volte dalle associazioni dei disabili.

(4-02175)

(3 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il contratto di programma 1994-2000 sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato spa rappresenta lo strumento fondamentale con il quale sono regolati i rapporti tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato nel campo degli investimenti ferroviari. Pertanto esso definisce e regola gli interventi di potenziamento infrastrutturale, i rinnovi e gli adeguamenti agli obblighi di legge che le Ferrovie devono realizzare a fronte delle erogazioni finanziarie già assicurate dallo Stato con appositi provvedimenti legislativi.

Le Ferrovie dello Stato spa per dare attuazione alla legge 5 febbraio 1992, n. 104 (legge-quadro *handicap*), articolo 26, comma 4, relativa alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti fissi e del materiale rotabile, hanno previsto:

1) la realizzazione di specifici interventi mirati a rendere completamente accessibili le stazioni stesse, dalle aree di parcheggio all'accesso ai marciapiedi di servizio viaggiatori.

Gli interventi riguardano principalmente:

- parcheggi;
- percorsi esterni di collegamento al fabbricato di stazione;
- accessi ai servizi pubblici di stazione ed alle apparecchiature automatiche;
- servizi igienici;
- segnaletica;
- ascensori e scale mobili;
- passatoie a raso;
- marciapiedi.

Tali opere, che sono già in avanzata fase di realizzazione, per un importo di circa 67 miliardi di lire, saranno incrementate prossimamente con un programma organico che interesserà tutto il territorio nazionale con una spesa di ulteriori 75 miliardi di lire.

Analogamente la società sta procedendo all'adeguamento del materiale rotabile per dotare le carrozze con postazioni e servizi igienici adatti per portatori di *handicap*, sia per il trasporto locale, sia per la media e la lunga distanza.

Il programma di ristrutturazione ad oggi individuato dovrebbe concludersi entro il 1998;

2) l'adeguamento a norma delle stazioni e degli impianti ferroviari in genere, in occasione della realizzazione di interventi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e per l'ammodernamento tecnologico delle linee. In tali occasioni, infatti, la progettazione e la realizzazione degli interventi è anche mirata a:

- stazioni e fermate prive di barriere architettoniche;
- sottopassaggi utilizzabili dalla clientela con mobilità motoria ridotta per raggiungere i marciapiedi;
- marciapiedi alti al fine di favorire l'accesso al materiale rotabile;

3) l'acquisto e la progressiva immissione in servizio di 53 convogli ad alta frequentazione nel 1998 e ulteriori 37 complessi dello stesso tipo entro il 1999; il nuovo materiale rotabile sarà dotato di:

una postazione per portatori di *handicap* con *toilette* attrezzata;

incarrozzamento ad altezza del piano dei marciapiedi «alti»; pedana mobile automatica per rendere più agevole l'accesso a bordo dei marciapiedi «alti».

Il piano di rinnovo del materiale rotabile prevede comunque la fornitura, fra gli altri, di ulteriori treni ad «alta frequentazione» e la possibilità di realizzare convogli con carrozze per la «media frequentazione» e per la «bassa frequentazione» nonché pendolini diesel. Tutti i suddetti materiali saranno dotati di attrezzature necessarie per il trasporto di portatori di *handicap*.

Anche per le lunghe percorrenze è prevista l'immissione in servizio dei nuovi elettrotreni (79) tutti con spazi e wc attrezzati per il trasporto di uno o due viaggiatori su sedia a rotelle.

Nel settore cabotaggio, pur in presenza di oggettivi impedimenti strutturali che limitano la completa mobilità delle persone non deambulanti, sono stati previsti ascensori idonei a tale specifico uso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

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

che il Ministro in sede di audizione tenutasi in data 24 settembre 1996 presso l'8^a Commissione del Senato ha dichiarato di voler dare seguito alle indicazioni espresse dal Parlamento per quanto riguarda la destinazione dei fondi stanziati per gli investimenti ferroviari nella legge finanziaria 1996;

che nella legge finanziaria 1996 all'articolo 4 il Parlamento destinava, degli 8.940 miliardi previsti a titolo di aumento di capitale delle Ferrovie dello Stato spa, una quota non inferiore al 35 per cento alle regioni ed alle zone di cui all'obiettivo 1; una quota non inferiore al 25 per cento per l'ammodernamento ed il raddoppio delle trasversali nazionali; una quota non inferiore al 25 per cento destinata al potenziamento e al quadruplicamento delle tratte nazionali;

che la Commissione competente della Camera ha espresso parere favorevole alla firma del contratto di programma tra l'altro alle seguenti condizioni:

20) che sia realizzato in via prioritaria il complesso delle seguenti iniziative utilizzando le risorse derivanti dalle disponibilità per il 1996, dall'autofinanziamento delle Ferrovie dello Stato (anche derivante dall'alienazione e valorizzazione del patrimonio), nonché da altre leggi (ad esempio la legge n. 341 del 1995);

20.1) che per il collegamento con l'Europa proseguano studi di fattibilità e progettazione per la Torino-Lione e per il valico del Gottardo; che si tenga sotto stretta osservazione il rapporto tra potenzialità e domanda sugli altri valichi, in particolare quello del Brennero, seguendo le evoluzioni dei paesi confinanti, al fine di intervenire con la massima sollecitudine;

20.2) per trasversali e varianti di tracciato:

a) che sull'asse settentrionale sia quadruplicato e velocizzato l'asse ovest-est (Milano-Venezia) nella prospettiva a breve di una sua estensione sino a Trieste, avviando lo studio di fattibilità relativo a quest'ultima tratta; analogamente si proceda per la Milano-Genova;

b) che sull'asse centrale si preveda il raddoppio della Orte-Falconara e della Pontremolese con esclusione di trafori (per i quali vanno avviati i relativi studi di fattibilità) e la relativa progettazione complessiva;

c) che sull'asse meridionale si proseguano i lavori sulla Caserta-Foggia, allo scopo di dare continuità ai già previsti raddoppi in Puglia (Bari-Taranto e Bari-Lecce) e si crei un sistema integrato tra Tirreno, Adriatico e Jonio;

20.3) progetti per il Mezzogiorno: che si velocizzi la Napoli-Reggio Calabria avviando lo studio di fattibilità per il quadruplicamento di tale tratta; si prosegua il raddoppio lungo la direttrice Palermo-Messina-Siracusa e si migliorino i servizi marittimi di collegamento con il continente, avviando lo studio di fattibilità per la chiusura dell'anello siciliano nel versante meridionale di cui al *Doc. XVIII*, n. 9, approvato dalla Commissione il 21 settembre 1996; si velocizzi la linea jonica; si destinino i fondi concordati nel rispetto degli accordi intercorsi tra le Ferrovie dello Stato e la regione Sardegna;

che da questi atti si evince inequivocabilmente la volontà del Parlamento di procedere alla realizzazione anche della Milano-Venezia-Trieste e della Milano-Genova;

che in data 2 agosto 1996 il Ministro ha inviato ai componenti delle competenti Commissioni una dettagliata informativa relativa allo stato di avanzamento degli investimenti delle Ferrovie dello Stato spa ed ai programmi da realizzare;

che a precisa domanda dall'interrogante il Ministro ha confermato l'impegno di rispettare i programmi elencati nel documento sopra citato;

che dal documento sopra citato del 2 agosto 1996 relativamente agli impieghi di fondi stanziati nella legge finanziaria; 1996 si deduce che il Ministro intende seguire alla lettera quanto espresso nel parere della Camera dei deputati al punto 20.2, lettere b) e c);

che non vi è invece alcuna traccia delle opere previste al punto 20.2, lettera a), e cioè la Milano-Venezia e la Milano-Genova,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le motivazioni per cui si rispetti la volontà del Parlamento solo per alcuni punti e per altri no;

se si ritenga logico e razionale penalizzare quelle regioni dove si produce la maggior parte del prodotto interno lordo e dove si crea il maggior volume dei traffici nazionali e internazionali.

(4-02012)

(1° ottobre 1996)

RISPOSTA. – Gli stanziamenti recati dalla legge finanziaria 1996 per il potenziamento della rete ferroviaria attribuiscono una quota non inferiore al 35 per cento alle regioni meridionali, una quota non inferiore al 25 per cento per l'ammodernamento ed il raddoppio delle trasversali nazionali ed ai collegamenti per l'intermodalità e una quota di percentuale pari alla precedente per il potenziamento e quadruplicamento delle tratte nazionali e dei nodi.

La stessa legge finanziaria stabilisce che l'individuazione degli interventi da realizzare venga attuata mediante sottoscrizione di apposito «addendum» al contratto di programma 1994-2000, già in vigore.

Con il decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, convertito dalla legge 22 marzo 1995, n. 85, gli investimenti ferroviari, già assicurati con provvedimenti legislativi ed inseriti nel contratto di programma 1994-2000, sono stati ridotti di 1.309 miliardi di lire.

La delibera CIPE del 13 marzo 1996 – che ha approvato il contratto di programma – non ha ridotto, del pari importo, gli investimenti da realizzare, ma ha stabilito che alla riduzione si faccia fronte con le disponibilità della legge finanziaria 1996 per il potenziamento della rete ferroviaria, quindi il totale a disposizione risulta ora di 7.601 miliardi.

Il 10 settembre ultimo scorso è stato sottoscritto con le regioni interessate e le Ferrovie dello Stato spa l'accordo per la definizione del potenziamento dei trasporti ferroviari nelle regioni meridionali che prevede la destinazione delle risorse finanziarie (3.129 miliardi) per i singoli interventi da realizzare, senza apportare oneri al Sud per il recupero della riduzione degli stanziamenti.

A norma del contratto di programma 1994-2000, le Ferrovie dello Stato dovranno determinare l'analisi di redditività finanziaria dei singoli interventi scelti, mentre all'amministrazione compete l'analisi economica-sociale.

Successivamente il piano sarà sottoposto all'approvazione del CIPE per essere poi inviato all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, come stabilito dalla legge 14 luglio 1993, n. 238.

Per quanto riguarda i tempi previsti per l'attuazione delle opere stabilite dal contratto di programma è da evidenziare che alcune sono state ultimate, altre sono in corso di realizzazione, altre ancora sono in corso di progettazione. Si ritiene comunque che la maggior parte delle opere verrà completata entro il 2000.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

D'ALÌ. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -
Premesso:

che l'aeroporto «Falcone-Borsellino» di Palermo è spesso soggetto a temporanee improvvise chiusure per avverse condizioni atmosferiche (temporali, venti sciroccali, eccetera) che lo rendono poco sicuro a causa della sua ubicazione pericolosamente vicina alle alture costiere di quella zona;

che l'Alitalia utilizza come scalo alternativo l'aeroporto di Catania Fontanarossa distante da quello di Palermo oltre 200 chilometri, costringendo i passeggeri ad una allucinante odissea in pullman (oltre tre ore di percorso autostradale) o a dover pernottare a Catania, vanificando in entrambi i casi la convenienza dell'utilizzo del mezzo aereo e sicuramente la convenienza economica della compagnia di prestare il servizio;

considerato:

che esiste a soli 80 chilometri da Palermo e 70 chilometri dall'aeroporto «Falcone-Borsellino» lo scalo «Vincenzo Florio» di Trapani-Birgi, notoriamente tra i più sicuri ed attrezzati del Mediterraneo e collegato con autostrada sia a Palermo scalo che a Palermo città;

che l'utilizzo come scalo alternativo a Palermo dell'aeroporto di Trapani-Birgi allevierebbe sicuramente il disagio dei passeggeri diretti a Palermo (ma la considerazione dell'utente non pare sia tematica che interessi la nostra compagnia di bandiera) e diminuirebbe certamente i costi aggiuntivi del completamento del servizio di trasporto alla sua destinazione finale,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per informare l'Alitalia dell'esistenza dell'aeroporto di Trapani-Birgi e soprattutto perchè la compagnia di bandiera (che ancora, per fortuna per poco residuo tempo, usufruisce di privilegi nella attribuzione e gestione delle linee aeree nazionali) cominci ad accantonare la miope politica di sfruttamento fin qui esercitata (in particolare nei collegamenti da e per il meridione e le isole) e cominci ad utilizzare più moderni criteri di rispetto del passeggero-utente, di equità delle tariffe e di utilizzo delle risorse ed infrastrutture territoriali che cospicui investimenti pubblici hanno messo a sua disposizione;

quali iniziative il Ministro in indirizzo e Civilavia intendano assumere per rimuovere gli ostacoli sino ad ora da più parti frapposti alla utilizzazione ed alla valorizzazione delle potenzialità dello scalo di Trapani-Birgi, ciò non solo in considerazione degli impegni assunti dal precedente Governo, ma anche delle ripetute istanze ed interrogazioni (tuttora senza risposta) dall'interrogante avanzate e soprattutto del buon diritto degli abitanti della Sicilia occidentale a che venga considerata l'opportunità di attivazione di un servizio di trasporto aereo certamente economicamente valido.

(4-01944)

(25 settembre 1996)

RISPOSTA. – Lo scarso utilizzo da parte dell'Alitalia dello scalo di Trapani in alternativa a quello di Palermo è da imputare in primo luogo alla vicinanza tra i due aeroporti, che li rende simili per situazioni meteorologiche avverse, ed ai limiti operativi dell'aeroporto di Trapani.

Infatti, i dirottamenti debbono essere notificati con due ore di anticipo, mentre i servizi dogana sono svolti solo su preventiva richiesta; inoltre l'aeroporto di Trapani non è dotato del sistema di avvicinamento di bassa visibilità (ILS), è aperto solo dall'alba al tramonto e dispone di un parcheggio limitato a solo cinque piazzole.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

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

che il mancato completamento del raddoppio della linea ferroviaria nella tratta Verona-Bologna costituisce un esempio emblematico della colpevole inefficienza della «prima Repubblica» che, in mezzo secolo, non è stata in grado di ultimare un'opera semplice in sè (la linea corre in pianura e non tra vette ardite!) e tanto utile per la qualità dei trasporti e per l'economia di una vasta ed importante zona del paese;

che in risposta ad una interrogazione dello scrivente sul medesimo oggetto presentata nella 11ª legislatura il Ministro *pro-tempore* forniva assicurazioni piuttosto vaghe circa il completamento del raddoppio della Verona-Bologna che sarebbe stato ultimato entro la fine del secolo;

che non è più sopportabile che su una direttrice tanto importante qual è quella Nord-Sud del Brennero i treni debbano sottostare a ritmi uguali a quelli dei primi del Novecento e certamente inadeguati alle odierne esigenze di trasporto;

che i pochi chilometri di doppio binario mancanti costituiscono l'unica interruzione su una linea ferroviaria di migliaia di chilometri che va da Copenaghen a Reggio Calabria;

che i danni economici derivanti dal mancato raddoppio di detta linea ferroviaria si fanno sentire soprattutto sulla vita e sull'economia di Verona, tradizionale punto di raccordo tra l'Europa centrale e quella mediterranea,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda rompere ogni indugio e disporre che venga data al completamento della Verona-Bologna la precedenza assoluta su ogni altra opera, in riparazione ad una grave manchevolezza dei precedenti Governi e per rispetto a quei milioni di cittadini italiani che ancora patiscono i disagi di una simile anacronistica ed inaccettabile disfunzione del sistema ferroviario.

(4-05374)

(16 aprile 1997)

RISPOSTA. - Per realizzare il miglioramento dei collegamenti dall'Italia fino al Centro Europa, nel contratto di programma 1994-2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato spa, sono previsti, e in gran parte in corso d'esecuzione, notevoli interventi sulle direttrici ferroviarie Nord-Sud.

In particolare per quanto riguarda la linea Verona-Bologna è previsto il completamento del raddoppio dell'intera direttrice, compreso il tratto fra le stazioni di San Giovanni in Persiceto e Poggio Rusco. Per quest'ultimo intervento, programmato e finanziato in tabella A1 del citato contratto, è in fase di completamento la progettazione definitiva e la completa realizzazione è prevista entro il 2002.

Non appena completato il raddoppio, sarà possibile portare l'attuale linea ad una potenzialità di 220 treni al giorno, con un incremento del trasporto passeggeri sia dei servizi metropolitani dei nodi di Bologna e Verona sia dei servizi a lunga percorrenza, nonché del trasporto merci.

Inoltre, per la linea in argomento è previsto l'adeguamento tecnologico con l'adozione del blocco automatico, la soppressione di numerosi passaggi a livello ed interventi minori (compresa la velocizzazione a 60 chilometri orari delle precedenze in alcune stazioni); si tratta di miglioramenti che consentiranno di percorrere la tratta Bologna-Verona in circa 45 minuti, a fronte degli attuali 85 minuti.

Sarà infine possibile completate le opere programmate, l'inserimento della linea nel piano di «comando e controllo» centralizzato dell'intera rete, con notevole aumento della produttività ed economie di gestione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(16 aprile 1997)

DOLAZZA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, delle finanze e di grazia e giustizia.* - Premesso:

che a copertura degli oneri sostenuti dallo Stato italiano per i servizi di assistenza al volo e controllo del traffico aereo da parte degli esercenti di aeromobili civili la vigente legislazione comprende la «tassa in rotta», alla quale sono assoggettati gli aeromobili in volo sulle tratte comprese nello spazio aereo nazionale dei voli internazionali (leggi nn. 411 del 1977 e 25 del 1985) e la «tassa in terminale e di rotta per voli nazionali» (legge n. 160 del 1989) riguardante l'assistenza ai voli nazionali ed a tutti i voli in fase di avvicinamento ed allontanamento dagli aeroporti;

che fino a tutto il 1996 preposta per legge all'esazione di dette tasse-tariffe è l'Azienda autonoma assistenza al volo e al traffico aereo

generale (AAAVTAG) con decreto-legge 25 novembre 1995, n. 497 (reiterato con decreto-legge 20 settembre 1996, n. 490), trasformata in Ente nazionale assistenza al volo (ENAV);

che per quanto riguarda la «tassa in rotta» la legge istitutiva include una clausola che prevede per chi ha usufruito del servizio e non abbia corrisposto entro scadenze prestabilite l'ammontare delle tariffe dovute il pagamento di una penalità di mora pari al 50 per cento del dovuto oltre alla corresponsione degli interessi di legge;

che nella legge istitutiva della «tassa in terminale e di rotta per voli nazionali» non è stata inclusa la clausola sintetizzata;

che, quanto alle modalità d'esazione delle tasse-tariffe d'assistenza al volo e relative more ed interessi legali, da parte dell'Ente nazionale assistenza al volo (già Azienda autonoma assistenza al volo e al traffico aereo generale, AAAVTAG), nel settimanale «Il Difensore civico» del 19 ottobre 1996 a pagina 18 in un articolo dal titolo «Quando la preannunciata privatizzazione rende più autonome le decisioni sul denaro appartenente all'erario» a firma Gabriele Ratini & Company fra l'altro si legge: «Il flusso di entrata per centinaia di miliardi provenienti dalle tasse - tariffe del servizio di assistenza al volo nazionale ed internazionale ha il punto di massimo rallentamento nei sistemi informatici che controllano la rispondenza tra l'emissione delle fatture e l'avvenuto pagamento... Infatti negli anni della disinvolta gestione, prima del commissariamento dell'azienda nel 1994, i responsabili del servizio informatico avevano creato uno sdoppiamento del sistema di verifica del credito dal controllo delle relative entrate, per centinaia di miliardi riguardanti soprattutto le società di navigazione aerea... La carenza di riscontro, causata proprio da questo disallineamento tra l'accertamento del credito ed il relativo incasso, riguarda anche, come rendiconto di fine esercizio, bilanci annuali di circa 800 miliardi... L'assurda gestione... in ENAV perdura da anni»; in sintesi risulterebbe che a causa di una non corretta architettura informatica l'ente interessato non fosse in grado di distinguere le fatture pagate da quelle non pagate con conseguente mancato incasso di ingente ammontare di denaro corrispondente a tasse dello Stato;

che, in relazione al mancato incasso da parte dell'Ente di assistenza al volo di rilevante ammontare di tasse dello Stato, sempre nel settimanale «Il Difensore civico» del 19 ottobre 1996 a pagina 18, in un articolo dal titolo «Quando la preannunciata privatizzazione rende più autonome le decisioni sul denaro appartenente all'erario» a firma Gabriele Ratini & Company, si legge: «Nel 1991 le compagnie aeree, l'allora Azienda di assistenza al volo e la Banca nazionale del lavoro si accordarono su una frode allo Stato, perchè di questo pare proprio si trattasse. L'affare consisteva nel retrodatare presso la Banca nazionale del lavoro, che funge da sportello di tesoreria, i ritardati versamenti o i versamenti effettuati al momento dell'operazione dalle compagnie aeree, al fine di rientrare nei termini utili e quindi non pagare la mora e i relativi interessi... Si erano quindi visti circolare i primi assegni per questo "servizio" ma, scoperto il piano, tutto è stato sottaciuto, tuttavia le somme in gioco non sono ancora entrate nelle casse dell'erario... Sono state pre-

sentate due denunce: una alla Corte dei conti di via Baiamonti a Roma e l'altra alla procura della Repubblica di Roma, entrambe nel 1995»; in sintesi risulterebbe che l'Ente di assistenza al volo abbia progettato una sorta di condono fiscale, poi solo in parte attuato;

che, in relazione all'esazione delle tasse-tariffe per prestazioni d'assistenza al volo (equiparabili a tasse di Stato) da parte dell'ente pubblico d'assistenza al volo, sempre nel settimanale «Il Difensore civico» del 19 ottobre 1996, a pagina 18 in un articolo dal titolo «Quando la preannunciata privatizzazione rende più autonome le decisioni sul denaro appartenente all'erario» a firma Gabriele Ratini & Company, si legge ancora: «L'inizio si è svolto senza intoppi attraverso la preparazione concordata di una semplice e comoda delibera del consiglio d'amministrazione durante il mese d'agosto, quando nel pieno delle vacanze estive il controllo, come è noto, si fa meno vigile. Si tratta in concreto di "regalare" le tasse di mora previste per legge (50 per cento della somma evasa) alle compagnie aeree che non avevano corrisposto in tempo utile all'Ente il dovuto per l'assistenza al volo prestata durante i decolli e gli atterraggi, con il pretesto che, a differenza della legge per le "tasse in rotta", quella in argomento non faceva un esplicito richiamo alla mora... In cambio della mora e dei relativi interessi maturati, le compagnie verseranno gli interessi legali... Questi interessi sarebbero comunque destinati a compensarsi con il mancato versamento di quelli di mora in una specie di finzione contabile. In concreto resterebbe in regalo alle compagnie tutta la mora, stimata, come detto, in circa 30 miliardi di lire. Qualcosa però non ha funzionato al momento dell'approvazione della delibera da parte del consiglio di amministrazione e la questione è stata rinviata»; in sintesi per quanto riguarda le fatture in mora della «tassa in terminale e di rotta per voli nazionali» (non quelle della «tassa in rotta», cui ci si riferisce ai due capoversi precedenti) il consiglio di amministrazione dell'Ente di assistenza al volo non sarebbe riuscito a concordare, a livello di delibera, una sanatoria ispirata da un'interpretazione della legge, in base alla quale nella fattispecie non sussisterebbe l'imponibile del 50 per cento sulla mora, ma solamente l'interesse legale;

che, ancora in relazione all'esazione delle tasse - tariffe per prestazioni d'assistenza al volo (equiparabili a tasse di Stato) da parte dell'ente pubblico d'assistenza al volo, sempre nel settimanale «Il Difensore civico» del 19 ottobre 1996 a pagina 18 in un articolo dal titolo «Quando la preannunciata privatizzazione rende più autonome le decisioni sul denaro appartenente all'erario» a firma Gabriele Ratini & Company si legge: «L'Aeronautica (militare) ha presentato all'ENAV il conto di circa 90 miliardi delle spese annuali sostenute per i servizi di assistenza al volo erogati agli aerei civili per conto dell'Ente... L'ENAV invece non è dell'avviso di soddisfare la richiesta, ma ecco l'assurdo: l'Ente non solo ha ommesso di richiedere alle compagnie il pagamento delle somme evase, ma da circa un anno ha cessato persino d'effettuare la ricognizione dei debiti... Qualcuno però ha avuto la brillante idea di ricorrere al solito decreto-legge che trasforma l'Azienda d'assistenza al volo in ente pubblico economico affinché in occasione della sua immi-

nente conversione in legge sia inserita la seconda aggiunta "Salva... (la prima ha consistito nel salvamento del personale dell'Ente, illegalmente promosso)... Con questa seconda aggiunta si intenderebbe ottenere: che i rimborsi annuali all'Aeronautica militare siano pagati solo parzialmente...; che il primo tentativo di truffa sia legalizzato attraverso una sorta di condono tombale, evidentemente anche questo caricato sui soliti contribuenti"; in sintesi lo scritto in questione - paventando un intricato ed allarmante giro di connivenze e favoreggiamenti che approderebbero financo alla Presidenza del Consiglio dei ministri - palesa presso l'ente d'assistenza al volo una situazione contabile - amministrativa (che riguarda anche tasse di Stato indisponibili) per lo meno singolare e comunque inammissibile che si tenderebbe a sanare con un decreto-legge;

che fatti che suscitano per lo meno perplessità in relazione alla gestione ed amministrazione dell'Ente nazionale assistenza al volo, che coinvolgono la Olivetti ed un non ulteriormente precisato ispettorato generale delle finanze, compaiono nel settimanale «Il Difensore civico» del 12 ottobre 1996 a pagina 19 in un articolo dal titolo «ENAV - Le vicissitudini dell'automazione in attesa del nuovo statuto, fortemente avversato dal sindacato CILA di Cesare Ferraro» ed a firma GR & C;

che non è pervenuta risposta all'interrogazione 4-20638, sui fatti esposti al precedente capoverso, presentata il 6 dicembre 1993;

che non è pervenuta risposta alle interrogazioni riguardanti l'ENAV - AAVTAG 4-01805, 4-02227 e 4-02450 presentate dall'interrogante rispettivamente il 18 settembre 1996, il 9 ottobre 1996 ed il 17 ottobre 1996,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo siano al corrente di quanto pubblicato nei numeri citati dal settimanale «Il Difensore civico» e delle denunce presentate nel 1995 alla Corte dei conti ed alla procura della Repubblica di Roma;

in caso affermativo, come valutino e come possano spiegare la descritta situazione contabile, amministrativa e fiscale dell'ENAV, quali misure abbiano adottato sia per recuperare spettanze pubbliche non introitate sia in merito ad eventuali responsabilità connesse con omissioni o altro, nonché quali sviluppi abbiano conseguito le menzionate denunce;

in caso negativo, considerando l'interrogazione 4-20638 del 6 dicembre 1993, se ritengano opportuno ed urgente - nel momento in cui alla collettività nazionale viene imposto un crescente ed insopportabile aumento della pressione fiscale - disporre accurate e rapide indagini volte ad accertare l'effettiva realtà dei fatti e l'eventuale esistenza di omissioni nella mancata segnalazione da parte degli organi di sorveglianza di una situazione (all'ENAV-AAVTAG) definibile per lo meno anomala nonché a chiarire l'intervento del citato ispettorato generale delle finanze e le pretese connivenze e favoreggiamenti con elementi della Presidenza del Consiglio dei ministri (peraltro in connessione con quanto segnalato nell'interrogazione 4-02450) e adottare se del caso adeguati provvedimenti nei confronti di dirigenti e dipendenti

dell'ENAV-ANAV ed esporne eventualmente l'operato all'autorità giudiziaria.

(4-02505)

(23 ottobre 1996)

RISPOSTA. - In relazione alla tematica inerente la riscossione delle tasse in rotta e di terminale l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (ora ENAV) ha fatto presente che sia lo statuto che il regolamento amministrativo contabile dell'Azienda separavano le attività di gestione delle entrate da quelle di contabilizzazione delle stesse ed erano gestite da due servizi, il commerciale e *marketing* ed il servizio amministrazione e contabilità.

In tal modo si poteva effettuare un doppio riscontro, il primo attuato per mezzo del sistema informatico SICOM ed il secondo attraverso il sistema informativo economico-finanziario (SIEF). Pertanto il doppio riscontro era utile per ovviare ad eventuali possibili errori derivanti anche da una considerevole mole di lavoro.

Inoltre, solo dal 1986 l'AAAVTAG è stata autorizzata ad attivare autonomamente il sistema di accertamento e riscossione delle tasse e contemporaneamente le è stato demandato il compito del recupero di quelle arretrate, la cui competenza ricadeva su Civilavia.

Relativamente al problema della mora per ritardato pagamento delle tasse in rotta e dei relativi interessi, l'ENAV precisa che nel dicembre 1990, quando l'Azienda iniziò a notificare le penalità per ritardati od omessi pagamenti, i vettori, sulla base delle proprie documentazioni bancarie, contestarono le date di pagamento indicate dall'Azienda e chiesero conferma alla Banca nazionale del lavoro.

La banca, per una serie di casi, trasmise pertanto un elenco relativo a rettifiche di valuta in relazione a determinate note di accertamento.

L'Azienda rappresentò l'irregolarità della procedura in quanto i documenti della Banca nazionale del lavoro facevano riferimento alle «valute» e non alla «disponibilità» delle somme, come previsto dalla normativa.

Al riguardo va precisato che la normativa regolante la Tesoreria unica non permetteva all'Azienda la tenuta dei conti correnti bancari e quindi l'applicazione del concetto bancario di «valuta», bensì di un unico conto denominato «di transito».

Inoltre l'Azienda già in occasione di un incontro con il presidente dell'IBAR (Associazione delle compagnie di navigazione aerea estere in Italia), che lamentava l'eccessiva onerosità delle sanzioni applicate e chiedeva di valutare positivamente la possibilità di annullare le stesse almeno nei casi di lieve ritardo del pagamento, rappresentò i meccanismi previsti dalla legge per la riscossione delle tasse in questione, le procedure bancarie ed i vincoli derivanti dall'osservanza della legge sulla Tesoreria unica che non consentivano margini di discrezionalità.

L'Azienda poteva solo impegnarsi ad effettuare ogni possibile controllo sugli atti interni al fine di procedere all'annullamento delle penalità sanzionate solo nei casi di accertato e dichiarato errore materiale.

Per porre fine alla situazione di incertezza e confusione, nonchè alle aspettative delle compagnie aeree, l'Azienda inviò ai vettori interessati all'operazione di rettifica di valuta una nota con la quale veniva chiarito che, sulla base della normativa vigente, non era possibile alcun annullamento delle penalità e si invitava ad effettuare i pagamenti secondo quanto in precedenza accertato.

Analoga nota fu inviata alla Banca nazionale del lavoro ribadendo l'impossibilità di ritenere valide le operazioni di rettifica poste in essere.

Sull'argomento in questione, peraltro, è stata a suo tempo nominata una commissione di indagine i cui lavori sono a disposizione per essere consultati.

L'Azienda aveva ritenuto di applicare le stesse penalità anche alle tasse in rotta nazionale e di terminale in assenza di una specifica previsione normativa. Tale decisione scaturiva da un generico rinvio alle norme di legge vigenti in materia operato dal decreto ministeriale 18 maggio 1989 (attuativo del decreto-legge n. 77 del 1989, convertito dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, istitutivo della tassa di rotta nazionale di terminale), e della specifica previsione di termini perentori per il pagamento delle tasse in argomento.

A seguito dei numerosi ricorsi presentati dai vettori avverso l'addebito di dette penalità, l'Azienda, nel frattempo trasformata in Ente, ha ravvisato l'opportunità di interessare il Consiglio di Stato.

Con riferimento al conto di circa 90 miliardi, riguardante le «spese annuali sostenute per i servizi di assistenza al volo erogati dagli aerei civili per conto dell'Ente», presentato all'ENAV dall'Aeronautica militare, la legge 20 dicembre 1995, n. 575, relativa alla adesione della Repubblica italiana ad Eurocontrol, prevede l'inclusione di tali costi ai fini del calcolo delle tariffe.

A seguito di tale adesione infatti, ai fini della fissazione e riscossione delle tariffe sostenute per il servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, tali costi, contrariamente alla normativa fino ad allora vigente, devono comprendere quelli sostenuti dall'Aeronautica militare per assistere il traffico aereo civile, che come comunicato dall'Aeronautica militare stessa ammontano a 93 miliardi.

Si era ritenuto di proporre un criterio di gradualità nell'applicazione della copertura integrale dei costi relativi all'assistenza aerea in rotta, in quanto i nuovi costi da imputare vanno ad incidere in modo rilevante sulla determinazione delle tariffe operata da Eurocontrol, in aderenza alle raccomandazioni che l'ICAO ha formulato nel DOC 9082/4 «Declarations du Conseil aux Etats contractans sur les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne» attraverso uno specifico emendamento. Tale iniziativa, peraltro, non ha avuto seguito.

Di tutta la materia è stata investita, a seguito di denuncia, sia la Corte dei conti che la procura della Repubblica; le relative indagini risultano ancora in corso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

DOLAZZA. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, delle poste e delle telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che «Nel tempo e nello spazio – Storia illustrata della Posta e della Telecomunicazione» sono titolo e sottotitolo della fatica letteraria di Augusto Leggio, consigliere delegato dell'Ente poste, che, con la presentazione di Enzo Ciardi (presidente dell'Ente), è stata edita con tiratura di 2.500 copie (opera fuori commercio) dallo stesso Ente (cioè a spese di quest'ultimo). Il contenuto delle circa 400 pagine, formato album, carta pesante ruvida – ogni pagina almeno un'illustrazione a colori (per lo più stampe rare) con testo sovrapposto a sfondi grafici (antiche mappe) – non è decisamente all'altezza dell'eleganza e della ricchezza della grafica; il filo logico fra i tredici capitoli è tenue, arzigogolato e difficile a seguirsi anche per i conoscitori della materia; è manifesto che il lavoro è stato fatto senza serio coordinamento, a molte mani, tutte prive di adeguata preparazione ed esperienza nella materia e con la preoccupazione predominante di assicurare ai contenuti un'apparenza dotta, mentre i riempitivi e le banalità abbondano non certo a beneficio della chiarezza e dei fatti essenziali. Quando ci si chiede a quali frange di lettori possa servire il volume, d'estetica insuperabile, è difficile formulare una risposta dovendo escludere gli appassionati di storia e di letteratura (notoriamente esigenti), gli addetti ai lavori e coloro i quali coltivano l'*hobby* delle vicende storiche ed attuali indubbiamente appassionanti della tecnologia delle comunicazioni, affondate da Augusto Leggio e collaboratori in un oceano di banalità e condite dalla consueta motivazione sociale forzata e plurivalente. Rilegata in tela fine bordeaux con titolo impresso in oro, sovracopertina plastificata con una stampa antica in prima pagina, la voluminosa opera è a propria volta scatolata in un cofanetto pregevole, ricoperto anch'esso della citata seta con riproduzione della stampa di sovracopertina e titoli impressi in oro sul dorso. Il preventivo per 2.500 copie (tante fatte stampare dall'Ente poste) ottenuto da otto tipografie disseminate in tutta la penisola oscilla (esclusa l'Iva) fra i 700 milioni ed il miliardo; devono poi aggiungersi i compensi ai dieci collaboratori dell'autore e gli oneri di spedizione;

che, per effetto delle proprie, rivelanti esperienze politiche ed amministrative nella cosiddetta Prima Repubblica, il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni è in condizioni più che privilegiate di conoscere sia le effettive, prioritarie finalità di iniziative editoriali pseudostoriche quali quelle dell'Ente poste in questione, sia i limiti – di spesa e di ortodossia culturale – oltre i quali nella stessa Prima Repubblica con tal genere di operazioni non era consentito andare, e che, nel caso dell'Ente poste, sono stati superati con largo margine;

che, con l'apparente motivazione di conseguire modesti risparmi, l'Ente poste sta decurtando le retribuzioni di numerosi propri dipendenti addetti ai servizi postali di base e sta limitando i servizi essenziali al pubblico (contrazione degli orari di sportello, riduzione del servizio portatlettere, eccetera),

si chiede di conoscere:

gli elementi di fatto con i quali il Governo giustifichi la descritta iniziativa editoriale dell'Ente poste;

l'effettivo ammontare delle spese redazionali, tipografiche e per la distribuzione, fiscalmente documentabili, sostenute dall'Ente poste per detto volume «Nel tempo e nello spazio – Storia illustrata della Posta e della Telecomunicazione»;

quali misure il Governo intenda adottare nei confronti degli alti dirigenti dell'Ente poste per sancire il documentato, inammissibile sperpero di pubblico denaro.

(4-04058)

(5 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che l'Ente poste italiane – interessato in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame – ha significato che l'iniziativa editoriale di cui trattasi rientra nell'attività di *marketing* e di relazioni volte al sostegno di iniziative culturali a cui l'ente stesso ha dato impulso sin dalla sua istituzione e che hanno riguardato, tra l'altro, la valorizzazione del proprio patrimonio storico ed artistico.

La realizzazione del testo in questione – concernente la storia postale e delle telecomunicazioni – è stata concepita come un omaggio a chi ha contribuito a creare e mantenere nel tempo i valori caratteristici delle poste ed, in tale ottica, l'opera è stata presentata il 16 dicembre 1996 presso la Fondazione Marconi a Pontevicchio Marconi ed ha ottenuto il premio USFI '97, dell'Unione stampa filatelica italiana.

Come esplicitamente dichiarato nelle premesse, il libro non ha pretese di una approfondita ricerca storica ma è volto a fornire «un contributo alla conoscenza ed alle tecniche della comunicazione» ... «attraverso una esposizione semplice in modo da offrire motivi di stimolo, e talvolta di curiosità, affidando principalmente alle immagini il compito di accompagnare il lettore».

Ciò premesso, il medesimo ente ha comunicato che l'opera di cui trattasi ha avuto una tiratura di 3.200 copie ed è stata stampata direttamente dall'ente presso la propria tipografia di Bologna, mentre la rilegatura del libro e la realizzazione della copertina e del cofanetto sono state commissionate da due tipografie esterne specializzate.

Ciò stante il costo dell'opera (comprensivo dei lavori complementari suddetti) è stato di lire 238 milioni, pari ad un costo unitario di 74.000 lire, mentre gli oneri per i diritti di immagine e di riproduzione sono stati di lire 11 milioni.

Il raggiungimento di tale costo, che risulta particolarmente contenuto, è stato possibile anche perchè l'autore del libro ha rinunciato ai diritti d'autore e ai diritti sulle immagini di sua proprietà, mentre i collaboratori hanno rinunciato a compensi aggiuntivi.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

GRECO. – *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che il signor Marcello Musso, nato Palermo il 16 luglio 1946, assunto il 21 maggio 1969, inquadrato nell'area quadri di secondo livello ai sensi della circolare n. 35 del 7 gennaio 1995, punto A, assegnato presso l'ufficio postale di Caltanissetta succursale n. 3 in data 15 aprile 1996, nel mese di luglio 1996 è stato distaccato presso la succursale n. 9 di Palermo perchè fruente della legge n. 104 del 1992, in quanto accompagnatore della figlia Marzia, handicappata in situazione di gravità (articolo 55, comma 3);

che dal mese di dicembre 1996 la filiale di Palermo ha disposto l'apertura pomeridiana della succursale n. 9 di Palermo, disponendo che lo stesso signor Musso debba assumere la direzione del turno pomeridiano;

che il signor Musso non può prestare servizio tutti i pomeriggi, in quanto deve accompagnare la figlia Marzia ad eseguire la riabilitazione logopedica,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga opportuno adottare i dovuti provvedimenti per garantire al signor Musso di poter godere di un suo diritto, quello di assistere la figlia handicappata, previsto dalla legge n. 104 del 1992.

(4-04577)

(5 marzo 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che la sede per la Sicilia dell'Ente poste italiane ha disposto l'applicazione del signor Marcello Musso presso l'agenzia postale di Villagrazia in Palermo con effetto dal 1° giugno 1997.

Tale agenzia è la più vicina all'abitazione dell'interessato ed osserva l'orario di servizio a turno unico.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

LAURO. – *Ai Ministri delle risorse agricole, alimentari e forestali e per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che le pinete dell'isola d'Ischia, realizzate alla fine del secolo XIX, rappresentano un vero e proprio patrimonio ambientale nazionale;

che tali pinete sono aggredite dalla Marchalina Hellenica, che ne mette in discussione la stessa esistenza;

che tutte le campagne di prevenzione e cura, messe in atto fino ad oggi, non hanno sortito l'effetto di bloccare la diffusione del male mortale dei pini;

che il danno rappresentato dalla scomparsa della pineta di Ischia sarebbe enorme ed irrimediabile,

si chiede di conoscere quali iniziative concrete i Ministri in indirizzo, eventualmente con la collaborazione della regione Campania e del comune d'Ischia, intendano adottare per combattere la Marchalina Hellenica che colpisce la pineta di Ischia, preservandola e valorizzandola ulteriormente.

(4-05587)

(6 maggio 1997)

RISPOSTA. – Con riferimento a quanto chiesto in merito ai rischi fitosanitari per le pinete dell'isola d'Ischia, si comunica quanto segue.

In data 5 aprile 1996 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il decreto 27 marzo 1996, che dispone la lotta obbligatoria contro la cocciniglia «Marchalina hellenica» nel territorio della regione Campania.

Detto decreto prevede che il Servizio fitosanitario regionale, su disposizione della regione, debba effettuare annualmente accertamenti sistematici relativi alla presenza del fitofago sui pini esistenti e, nel caso di infestazione, fissare le direttive tecniche e le modalità per gli interventi obbligatori da eseguirsi, a cura dei proprietari, sulle piante risultate contaminate.

Il decreto prevede altresì che i proprietari o i conduttori dei terreni in cui si trovano le piante infestate debbano immediatamente denunciare la scoperta al Servizio fitosanitario regionale. In caso di inadempimento, è prevista la denuncia all'autorità giudiziaria a norma dell'articolo 500 del codice penale.

Il Ministro per le politiche agricole

PINTO

(1° agosto 1997)

LAURO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che la regione Puglia ha impugnato dinanzi al TAR del Lazio la delibera CIPE di riparto delle risorse in favore delle aree depresse in quanto il provvedimento di assegnazione alla Puglia di 146 miliardi e 200 milioni, sull'intera quota pari a 1.500 miliardi – adottato dal CIPE il 18 dicembre 1996 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il 4 febbraio 1997 – è stato giudicato «pesantemente lesivo per la regione»;

che le proposte progettuali che la regione Puglia aveva approvato il 12 settembre 1996, e trasmesso al Ministero del bilancio e della programmazione economica, indicavano tra gli «interventi di area» il sostegno allo sviluppo delle aree artigianali (302 miliardi) e industriali (218 miliardi) e tra gli «interventi di settore» veniva considerato

di grande importanza il completamento del programma di metanizzazione della regione (72 miliardi);

considerato:

che il 4 febbraio 1997 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* la delibera del 18 dicembre di riparto delle risorse con criteri basati per il 75 per cento, oltre che sul peso della popolazione delle aree interessate, sull'incidenza del fenomeno della disoccupazione e per il restante 25 per cento in proporzione al volume degli investimenti motivatamente proposti dalle regioni e provincie autonome;

che il CIPE, nell'adottare come criterio per l'assegnazione dei fondi anche quello relativo al numero delle proposte presentate e valutate positivamente dal nucleo di valutazione ministeriale, ha ritenuto proponibili solo alcuni dei progetti estrapolati dai programmi presentati;

visto:

che non è stato esaminato l'intero pacchetto di proposte di natura infrastrutturale del «sistema Puglia», presentate dagli enti locali e strumentali pugliesi, e sottoposto dalla regione al CIPE per complessivi 2.762 miliardi;

che il CIPE non ha motivato le esclusioni, considerando le richieste rigettate come non valutabili o non proponibili,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga necessario valutare più attentamente le esigenze della regione Puglia al fine di consentire la realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico di tale regione, come previsto dal decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, recante «Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione» che, all'articolo 1, prevede interventi per lo sviluppo economico delle aree depresse del territorio nazionale.

(4-05158)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – Per delega ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri si risponde all'interrogazione in oggetto comunicando quanto segue.

La delibera CIPE 12 luglio 1996, al punto 4, riservava la quota residua delle risorse recate dal decreto-legge n. 244 del 1996, da ultimo reiterato con decreto-legge n. 548 del 1996, convertito dalla legge n. 641 del 1996, al finanziamento di programmi di mantenimento e sviluppo della base produttiva ed a progetti di intervento infrastrutturali, demandando ai Ministri competenti ed ai presidenti di regione, rispettivamente per gli interventi di settore e per gli interventi di area, di individuare obiettivi di sviluppo concretamente raggiungibili in un arco temporale definitivo e di selezionare alla stregua di tali obiettivi le iniziative da proporre al CIPE. Considerato che le richieste avanzate dalle regioni e amministrazioni eccedevano ampiamente le disponibilità (circa 3.000 miliardi) il CIPE, nella seduta del 18 dicembre 1996, ha proceduto al riparto della quota destinata alle regioni (pari a 1.500 miliardi) sulla base di due parametri: per il 75 per cento in base al peso della popolazione ed in base all'incidenza del fenomeno della disoccupazione e per il re-

stante 25 per cento in proporzione al volume degli investimenti motivatamente proposti dalle regioni medesime. Ciò premesso, la mancata considerazione del pacchetto delle proposte degli enti locali e strumentali della regione Puglia è conseguente alle indicazioni contenute nella delibera di giunta regionale n. 4281 del 12 settembre 1996, con la quale la regione medesima ha trasmesso le sue proposte a questo Ministero e nella quale precisa che per detti progetti «gli organismi regionali competenti non hanno svolto alcuna istruttoria», il che esclude che i progetti medesimi siano stati valutati comparativamente con altri ai fini della selezione richiesta dal CIPE e che possano essere quindi considerati riconducibili alla fattispecie di cui al citato punto 4 della delibera 12 luglio 1996.

Per quanto concerne il completamento del programma di metanizzazione che – a quanto precisa l'interrogante – la regione in questione ha ritenuto particolarmente significativo, si precisa che detto intervento non è inquadrabile nella categoria considerata al punto 4 della delibera 12 luglio 1996 ed è semmai altrimenti finanziabile. Il CIPE, infatti, con delibera 8 maggio 1996 ha ripartito l'importo di 600 miliardi di cui all'articolo 1, comma 79, della legge n. 549 del 1995, assegnando agli interventi di metanizzazione un importo di 200 miliardi, ed ha poi, al punto 4 della menzionata delibera 18 dicembre 1996, riservato il 5 per cento delle risorse di cui al punto 1 della delibera 12 luglio 1996 (circa 500 miliardi) per far fronte ad esigenze di finanziamento di talune tipologie di interventi (tra cui appunto la metanizzazione), che pur se riconducibili al punto 3 della delibera 12 luglio erano stati presentati ai sensi del punto 4 della stessa: con successiva deliberazione del 23 aprile ultimo scorso il Comitato ha ripartito il predetto 5 per cento attribuendo alla metanizzazione la quota del 2 per cento, pari a circa ulteriori 200 miliardi. Il Ministro dell'industria dovrà procedere all'individuazione degli interventi da finanziare.

Per quanto infine attiene all'auspicio di carattere generale ad una maggiore attenzione del Governo alle esigenze della regione Puglia, si fa presente che tali esigenze sono state tenute sempre presenti da questo Ministero ed in proposito si riportano i finanziamenti attribuiti alla regione con le più recenti delibere, concernenti riparto di risorse per le aree depresse:

la delibera 26 giugno 1996, con la quale è stato approvato un programma di interventi di edilizia scolastica nelle aree depresse dell'obiettivo 1, ha attribuito alla Puglia un finanziamento di 26,841 miliardi;

con delibera 27 novembre 1996, approvativa del programma di manutenzione e completamento delle reti viarie provinciali, sono state assegnate a tale regione risorse per circa 15,5 miliardi;

con delibera del 23 aprile 1997, riguardante l'approvazione di opere infrastrutturali nelle aree depresse ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 341 del 1995, in corso di registrazione alla Corte dei conti, sono stati finanziati, per un importo complessivo di oltre 240 miliardi, vari progetti che concernono i settori dell'irrigazione, della difesa del suolo e

dei trasporti: per quest'ultimo aspetto è da sottolineare il parziale finanziamento dell'interporto nell'area jonico-salentina e il finanziamento di un intervento delle ferrovie sud-est, che si pone quale complementare agli interventi per le ferrovie in concessione, finanziati dallo stesso CIPE a carico dei fondi ordinari (legge n. 211 del 1992 e successivi rifinanziamenti).

Con riferimento infine alle notizie richieste in merito all'attuazione del decreto-legge n. 67 del 1997, si precisa che altra delibera del 23 aprile 1997, in corso di registrazione alla Corte dei conti, ha ripartito come segue in via programmatica, a valere sulle risorse derivanti dai mutui di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge, una prima *tranche* di 5.000 miliardi:

- 1.800 miliardi per le agevolazioni industriali;
- 1.200 miliardi per i contratti di programma;
- 1.000 miliardi per i patti territoriali;
- 1.000 miliardi per i contratti d'area.

*Il Sottosegretario di Stato per il bilancio
e la programmazione economica*

MACCIOTTA

(14 luglio 1997)

LAVAGNINI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso che nella zona di Frascati, negli ultimi mesi, si sono verificati numerosi episodi di abusivi allacciamenti alle utenze telefoniche ordinarie, tant'è che un abbonato si è visto addebitare un elevatissimo importo sull'ultima bolletta per ottomila scatti mai effettuati;

ritenuto che tale fenomeno, certamente non circoscritto alla zona a sud di Roma ma esteso a tutto il territorio nazionale, impone l'adozione di drastici rimedi preventivi (come l'apprestamento di tecnologie efficaci per evitare intrusioni sulle linee telefoniche) e rende opportuno che, nel frattempo, da parte della Telecom, si attivi il servizio di monitoraggio già praticato per le utenze dei telefoni cellulari, con cui i picchi anomali degli scatti vengono immediatamente rilevati e sono individuate le fonti delle intercettazioni criminali,

si chiede di sapere se non si ritenga di intervenire presso la Telecom affinché tali misure siano sollecitamente introdotte.

(4-02193)

(8 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si significa che la concessionaria Telecom – interessata in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame – ha comunicato che al fine di evitare e di preve-

nire il fenomeno delle frodi ai danni degli utenti della rete fissa ha provveduto, da tempo, ad instaurare una procedura di controllo (sebbene in via sperimentale) riguardante i collegamenti della utenza residenziale attestati su centrali di nuova tecnologia (circa il 75 per cento del totale) la quale consente alle strutture territoriali di rilevare i volumi anomali del traffico rispetto a parametri definiti in base alle serie storiche dei consumi di ciascun utente.

In particolare, premesso che tale procedura è stata concepita in modo da salvaguardare il diritto alla *privacy* dell'utente telefonico, a fronte di un volume di traffico eccessivo, i competenti uffici territoriali della Telecom convocano tempestivamente presso la propria sede, mediante telegramma, il titolare dell'utenza per effettuare, in sua presenza, ogni opportuno accertamento.

Tale sistema di monitoraggio, ha proseguito la Telecom, è apparso gradito agli utenti che, peraltro, possono, mediante richiesta scritta indirizzata alla filiale Telecom territorialmente competente, usufruire gratuitamente del servizio di documentazione del traffico, ove la tecnica delle centrali lo consenta, attraverso un sistema che assicura il rispetto del diritto alla riservatezza.

Nel distretto telefonico di Albano (di cui la città di Frascati fa parte) la Telecom ha realizzato un processo di numerizzazione della rete pari all'86 per cento del totale, il che comporta che la maggior parte dell'utenza locale può usufruire della citata documentazione del traffico telefonico.

Per quanto riguarda, infine, la situazione dei reclami pervenuti al 31 novembre 1996 presso la filiale Telecom Italia di Albano, la concessionaria ha precisato che il loro ammontare risulta essere in linea con la media nazionale.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

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

che dal 2 giugno 1996 venti macchinisti dello scalo di Siracusa sono stati trasferiti ad altri impianti avendo la società Ferrovie dello Stato proceduto ad assegnare la produzione spostando i carichi di lavoro dei depositi per adeguarla alla consistenza del personale di macchina anziché procedere al ripianamento degli organici concordato con il sindacato mediante assunzioni e trasferimenti;

che il tratto in esercizio della Siracusa-Gela sarà ulteriormente ridimensionato con la soppressione di alcuni treni e con percorrenze del secolo scorso con mezzi vetusti che pregiudicano gravemente il servizio;

che la realizzazione dello scalo merci della «Pantanelli» renderebbe possibile far partire, da Siracusa, i treni con tutta la loro compo-

zione evitando la sosta di circa 20-30 minuti a Catania per aggiungere vetture, destinate al continente;

che, inoltre, la realizzazione del piano caricatori consentirebbe ai siracusani di poter imbarcare le proprie auto al seguito senza doversi sobbarcare il tragitto fino a Catania;

che lo scalo di Pantanelli potrebbe costituire l'occasione per il rilancio del mezzo ferroviario nel settore ortofrutticolo ormai da tempo abbandonato dalle Ferrovie dello Stato per cattiva organizzazione, a tutto vantaggio del trasporto su gomma con conseguente intasamento delle già scarse strade e autostrade provinciali e regionali;

che a costo quasi zero si potrebbero organizzare dei treni (tipo metropolitana) Siracusa-Noto e viceversa che, con la costruzione di un marciapiede al casello ferroviario di Fontane Bianche (ormai chiuso), consentirebbero ai cittadini di raggiungere il mare in meno di 20 minuti senza l'incombenza delle lunghe code sull'unica strada per il mare;

che l'accordo sottoscritto il 12 ottobre 1995 tra l'azienda e il sindacato macchinisti, per l'assunzione con il contratto di formazione e lavoro finanziato dalla CEE di otto macchinisti a Siracusa e otto a Modica, non è stato rispettato, le assunzioni non sono state fatte e il personale è stato trasferito con i carichi di lavoro depotenziando l'impianto di Siracusa,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere per risolvere tali problemi e inoltre per realizzare i seguenti obiettivi:

1) creazione di una fermata a Fontane Bianche con treni tipo metropolitano fra Siracusa e Noto;

2) creazione di collegamenti tipo metropolitano fra Augusta e Ispica;

3) collegamento con elettrotreni Siracusa - Catania (percorrenza massima di 60-65 minuti);

4) ripianamento del fabbisogno di macchinisti a 104 agenti, come concordato con le Ferrovie dello Stato;

5) ripresa dei lavori di completamento dello scalo di Pantanelli, in modo che i treni continentali possano partire da Siracusa con la massima composizione;

6) ripresa del traffico merci della campagna ortofrutticola;

7) sostituzione dei mezzi di trazione diesel con altri più veloci e affidabili.

(4-00426)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. - In ordine ai quesiti posti dall'onorevole interrogante, la società Ferrovie dello Stato spa rappresenta quanto segue.

La direzione regionale trasporto locale della Sicilia ha offerto la propria disponibilità ad approfondire ulteriormente la tematica relativa alla realizzazione della fermata di «Fontane Bianche»; l'opera, già oggetto di diversi confronti con gli enti locali interessati, può realizzarsi in base ad uno specifico contratto di programma, definendo, nel

contempo, l'equilibrio economico-gestionale dei servizi con apposito contratto di servizio con gli stessi enti locali.

I collegamenti di tipo metropolitano fra Augusta e Ispica sono costituiti da 6 treni giornalieri sulla relazione Augusta-Siracusa-Ispica e da 8 treni giornalieri in direzione opposta, la relazione Ispica-Siracusa è servita da ulteriori 5 treni e in direzione opposta da 3 treni.

Il collegamento Siracusa-Catania è effettuato da 6 treni e in direzione opposta da 7 treni; tutti i treni sono composti prevalentemente da materiale rotabile a trazione elettrica (con esclusione solo per 3 servizi) e con tempi di percorrenza media di un'ora e venti minuti circa. Tali tempi potranno essere rivisti al completamento degli investimenti in corso: infatti entro la fine del 1997 è prevista l'attivazione della trasformazione della stazione di Siracusa da «passante» a stazione di «testa», mentre è previsto, per la fine del 1998, il raddoppio del tratto Tragia-Siracusa.

Nel rispetto dell'accordo sindacale stipulato in data 18 ottobre 1994, sono stati trasferiti 19 macchinisti (nel periodo che va dall'aprile 1995 al 1° ottobre 1996); nello stesso periodo in attuazione di un ulteriore accordo nazionale sono stati trasferiti dal nord a Siracusa 3 macchinisti che ne avevano fatto richiesta.

Tra i lavori da realizzare presso lo scalo di Pantanelli, nel quadro generale di ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria Biccocca-Siracusa, non è compreso il piano caricatore per il servizio auto al seguito; all'interno dello scalo, la cui estensione supera i 100.000 metri quadrati, saranno eseguite le seguenti opere:

parco ferroviario di 10 binari di scalo con impianto per la pesatura;

fabbricato uffici, magazzini e piano caricatore per il cambio intermodale ferro-gomma;

opere di accesso e collegamento con la viabilità urbana esistente.

La società ritiene che entro al fine del 1997 l'intero scalo potrà entrare in funzione, essendo i lavori in avanzata fase di realizzazione.

Lo scalo merci di Pantanelli è un fattore importante per il raggiungimento degli obiettivi di crescita e di sviluppo del traffico merci delle Ferrovie dello Stato da Siracusa che già oggi, unitamente allo scalo merci di Santa Teresa Longarini, dispone di un'impiantistica idonea al trasporto dei prodotti ortofrutticoli con carri frigoriferi.

Attualmente sulla linea Siracusa-Catania vengono utilizzati le locomotive a trazione elettrica E636 e E656 e le elettromotrici Ale 582, mentre sulla linea Siracusa-Ragusa non elettrificata circolano treni a trazione diesel con materiale Aln 668 e locomotori dei gruppi 343 e 443.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

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

che in sede di Conferenza dei servizi del 3 dicembre 1992 alla presenza del sindaco del comune di Pignataro Interamna (Frosinone), dell'ingegner Ianniello, rappresentante dell'Italferr, e dell'ingegner Bocchetto, rappresentante dell'Iricav, si faceva responsabilmente presente lo stravolgimento del territorio comunale determinato da un'ampia curva della linea ferroviaria ad alta velocità;

che in quella sede si richiedeva la motivazione tecnica alla base della scelta progettuale adottata;

che nel corso della suddetta Conferenza l'ingegner Ianniello si impegnavano a fornire la richiesta relazione;

che allo stato attuale il comune di Pignataro Interamna non ha ricevuto la documentazione tecnica richiesta;

che l'amministrazione comunale è tuttora in attesa di conoscere le precise problematiche connesse al passaggio della linea TAV nel territorio del suddetto comune, che così si riassumono:

motivi tecnici che giustificano la realizzazione della curva in questione;

valutazione dell'impatto ambientale;

mancato rispetto della distanza di 200 metri dal cimitero;

definizione dei tempi e delle modalità degli espropri con indicazione delle indennità e dei relativi pagamenti;

considerazione dei problemi connessi alle fasce di rispetto e vincoli vari;

possibilità di interrimento dell'elettrodotto,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti sopra descritti e quali iniziative intenda assumere per evitare che le controverse decisioni dell'ente concessionario, i mancati chiarimenti e le procedure di esproprio tuttora in corso per l'acquisizione delle aree interessate siano causa di disordini determinati dai proprietari esasperati.

(4-02162)

(3 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Nel tratto tra il chilometro 128 e il chilometro 136, il tracciato della linea Roma-Napoli attraversa un territorio debolmente collinare, compreso tra le depressioni del Rio Verne e del Fiume Gari, appartenente ai comuni di Pignataro Interamna e di Cassino. Il territorio in questione è sufficientemente infrastrutturato e caratterizzato da un'urbanizzazione diffusa di tipo residenziale e produttivo maggiormente addensata lungo gli itinerari dell'irregolare maglia infrastrutturale, tagliata, con andamento ortogonale rispetto al tracciato, dalla strada statale n. 630 Ausonia.

In questo tratto il tracciato planimetrico selezionato risulta dall'impostazione delle seguenti condizioni:

ridurre al minimo l'interferenza fisica con l'edificato e con l'alveo del fiume Gari;

mantenere la sede viaria più adagiata possibile al terreno, per contenere la fascia di disturbo fonico, compatibilmente con il superamento delle interferenze viarie e dei corpi idrici;
evitare soluzioni in viadotto di maggior impatto visivo.

Dal punto di vista altimetrico lo studio del profilo del tratto in questione è stato condizionato dai seguenti elementi e vincoli:

conformazione generale del profilo del terreno descritto dall'andamento della successione dei rilievi e delle depressioni;
caratteristiche geologiche;
interferenza con il sistema dei corpi idrici;
interferenza con la rete infrastrutturale esistente.

La scelta di articolare il tracciato, con una successione di tre curve equiverse di cui le prime due molto ravvicinate, deriva proprio dall'obiettivo di minimizzare l'interferenza con l'edificio inserendosi nel corridoio meno condizionato da ostacoli.

Relativamente alla valutazione di impatto ambientale, il Ministero dell'ambiente servizio valutazione impatto ambientale, informazione ai cittadini e per la relazione sullo stato ambientale - con lettera protocollo n. 7879/VIA/A.=.13.g, inviata al Ministro dei trasporti - presidente delegato della Conferenza di servizi per il progetto della tratta ferroviaria AV Roma-Napoli - datata 20 ottobre 1993, firmata dall'allora direttore generale architetto Costanza Pera, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto per la tratta AV Roma-Napoli.

In merito al mancato rispetto della distanza dal cimitero le Ferrovie dello Stato spa precisano che le distanze sanitarie previste dal Piano regolatore generale possono essere derogate nell'ambito della Conferenza di servizi, secondo l'*iter* autorizzativo previsto dalla legge n. 241 del 1990 e, dalla legge n. 385 del 1990 per le opere ferroviarie.

La Conferenza dei servizi prevede che le soluzioni progettuali vengano discusse e contestualmente approvate dalle istituzioni locali e centrali interessate dalla realizzazione del progetto. In sede di Conferenza, che normalmente si svolge nel corso di più sedute, le parti offrono il loro contributo per il pieno adattamento dei progetti alle esigenze socio-ambientali delle realtà territoriali interessate dal passaggio della linea.

La Conferenza dei servizi per la tratta Roma-Napoli, valutando la compatibilità per l'inserimento dell'opera sul territorio, ha derogato le suddette distanze in approvazione di progetto pubblico.

Riguardo la definizione dei tempi e delle modalità degli espropri e dei criteri di indennizzo le Ferrovie dello Stato spa hanno precisato che l'Iricav Uno, *general contractor* per la tratta Roma-Napoli, sta procedendo, nel comune di Pignataro Interamna, a dare seguito ai decreti di occupazione temporanea con le immissioni nel possesso e l'offerta dell'anticipo (80 per cento) sulle indennità.

Per il comune di Pignataro Interamna è stato corrisposto l'acconto dell'80 per cento dell'indennità alla maggior parte delle dite interessate (in tutto sono 90).

I motivi della mancata corresponsione delle indennità alla maggioranza delle ditte mancanti sono collegati a particolari situazioni relative alla titolarità del bene.

Per la corresponsione del residuo 20 per cento delle indennità, è necessario attendere il piano di frazionamento e la pubblicazione del piano espropri.

In merito ai problemi connessi alla fascia di rispetto, sono stati individuati i fabbricati posti entro i 30 metri dal binario più esterno dalla costruenda linea ferroviaria.

Nel protocollo d'intesa, siglato tra TAV spa e la regione Lazio nel dicembre 1995, viene data la definizione dei danni ipotizzabili per i fabbricati e chiarito il concetto di oggettiva incompatibilità: al proprietario dell'unità immobiliare considerata incompatibile con la linea AV viene data la possibilità di scegliere se mantenere la proprietà, percependo un indennizzo pari al 50 per cento del valore di mercato dell'immobile, ovvero cederlo a prezzo di mercato pieno.

In merito alla possibilità di interrimento dell'elettrodotto le Ferrovie dello Stato spa hanno verificato che tale tipo di soluzione è tecnicamente impossibile. L'osservatorio ambientale permanente istituito sulla tratta Roma-Napoli a seguito dell'accordo procedimentale siglato tra TAV spa, Ferrovie dello Stato spa, Ministero dei trasporti e Ministero dell'ambiente, ha però previsto, in molti tratti dell'elettrodotto, di utilizzare sostegni di ridotto impatto ambientale. Il comune di Pignataro Interamna è uno dei comuni interessati.

Le Ferrovie dello Stato comunicano inoltre che il 22 ottobre scorso il comune di Pignataro Interamna ha dato via libera ai lavori. Con nove voti a favore e due contrari il consiglio comunale ha autorizzato il sindaco Gianluigi Cavaliere a firmare la convenzione con l'Iricav Uno e *general contractor* per la tratta Roma-Napoli.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(23 luglio 1997)

MAGNALBÒ, BEVILACQUA, MARRI. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che, da notizie apparse sul notiziario ANFFAS, si è appreso di tre documenti che, nel mese di novembre 1996, il Ministero del tesoro – Direzione generale dei servizi vari e delle pensioni di guerra ha inviato a tre persone invalide, tra cui un ragazzo ventiquattrenne di Ferrara affetto da grave sindrome di Down, comunicando loro la revoca dell'indennità di accompagnamento;

che, in particolare, il suddetto minorato aveva ottenuto il riconoscimento di un'invalidità del 100 per cento;

che la legge 11 febbraio 1980, n. 18, recante «Indennità di accompagnamento agli invalidi civili totalmente inabili», all'articolo 1, comma 1, prevede che ai mutilati ed invalidi civili totalmente inabili per

affezioni fisiche o psichiche, di cui agli articoli 2 e 12 della legge 30 marzo 1971, n. 118, che abbisognano di un'assistenza continua, non essendo in grado di compiere gli atti quotidiani della vita, sia concessa un'indennità di accompagnamento;

che l'articolo 3 della suddetta legge, al comma 1, stabilisce che gli invalidi sono, a domanda, sottoposti a visita di accertamento ai fini della concessione di detta indennità;

che il decreto ministeriale 20 luglio 1989, n. 293, all'articolo 1 stabilisce che la verifica, di cui al comma 10 dell'articolo 3 della legge 26 luglio 1988, n. 291 recante «Misure urgenti in materia di finanza pubblica per l'anno 1988. Delega al Governo per la revisione delle categorie delle minorazioni e malattie invalidanti e relativi benefici», ha lo scopo di accertare la sussistenza dei requisiti sanitari e giuridico-economici, quale condizione per usufruire della pensione, dell'assegno o dell'indennità previsti dalle leggi n. 118 del 1971 e n. 18 del 1980, concernenti, rispettivamente, norme sugli invalidi civili e in materia d'indennità di accompagnamento;

che da un articolo pubblicato sul «Corriere della Sera» del 9 novembre 1996 si è appreso che 5615 invalidi civili lavorano nei Ministeri e che quel numero comprende anche «falsi» invalidi,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano le motivazioni del diniego della suddetta indennità;

se non si ritenga necessario modificare le modalità di accertamento della invalidità, fissando criteri più trasparenti tali da non consentire nessun tipo di interpretazione personalizzata;

se, nell'ambito delle commissioni mediche di controllo, non si stia reagendo alla sindrome del «falso invalido», adottando (*motu proprio* o dietro qualche cauto suggerimento) criteri esageratamente restrittivi, che penalizzano le persone realmente affette da minorazioni fisiche e psichiche.

(4-04038)

(4 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, con la quale, premesso che è stata revocata l'indennità di accompagnamento a tre persone residenti nella provincia di Ferrara, si chiede che vengano fissati criteri più obiettivi per l'accertamento e la verifica delle invalidità civili.

Al riguardo, va innanzitutto premesso che, per la genericità dei dati, non è stato possibile risalire ai nominativi degli invalidi citati nell'interrogazione, ai quali sarebbe stata revocata l'indennità di accompagnamento a seguito di visita di verifica. Notizie in proposito potranno essere fornite esclusivamente in presenza di elementi anagrafici che consentano l'individuazione dei soggetti interessati.

Con riferimento poi alla valutazione della sindrome di Down, si fa presente che il decreto del Ministro della sanità del 5 febbraio 1992, nel determinare i parametri valutativi degli stati di invalidità, ha distinto il Trisamo 21, meglio conosciuto come sindrome di Down, in due diverse

categorie: il «Trisoma 21 con ritardo mentale grave», cui corrisponde un valore fisso del 100 per cento, ed il «Trisoma 21», cui corrisponde un grado di invalidità del 75 per cento fisso. Il quadro clinico di tale patologia può risultare ampiamente variabile e di conseguenza anche le condizioni patologiche e i danni anatomico-funzionali, che giustificano la concessione dell'indennità di accompagnamento.

Per quanto concerne, poi, la riduzione dei trattamenti assistenziali, che penalizzerebbe coloro che ne hanno effettivamente diritto, si precisa che l'attività di verifica sanitaria esercitata dalla Direzione generale dei servizi vari e delle pensioni di guerra trova la sua fonte normativa nel decreto ministeriale n. 293 del 1989 e nella legge n. 425 del 1996.

In particolare, nel decreto ministeriale n. 293 del 1989 viene previsto che le visite di verifica debbano essere espletate con riferimento alle tabelle indicative delle percentuali di invalidità vigenti all'epoca della concessione del beneficio, al fine di assicurare che la valutazione venga espressa con gli stessi parametri. Inoltre, la valutazione percentuale dello stato dell'invalido viene commisurata all'effettiva minorazione, al fine di limitare la discrezionalità dell'organo giudicante, che potrebbe essere causa di sperequazioni ed arbitrarietà di giudizio.

L'interessato, comunque, sia in sede di primo accertamento che all'atto della verifica, ha facoltà di farsi assistere da un proprio medico di fiducia e deve produrre tutta la documentazione sanitaria in suo possesso. Gli accertamenti specialisti, richiesti dai medici incaricati delle verifiche, rispondono all'esigenza di esprimere una compiuta valutazione delle condizioni dell'invalido, il quale potrebbe sicuramente vedersi penalizzato da un giudizio espresso con superficialità, se questo non fosse suffragato dai necessari approfondimenti.

Giova, infine, precisare che l'attività svolta dagli organi sanitari di questa amministrazione, anche se talvolta può apparire particolarmente rigorosa, non ha certamente intenti persecutori e vessatori nei confronti della categoria degli invalidi civili.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PENNACCHI

(31 luglio 1997)

MANARA. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che in queste ultime settimane vengono diffuse, con sempre maggior frequenza, notizie riguardanti ipotesi di soppressione di uffici postali nell'ambito della provincia di Como;

che tali ipotesi di soppressione riguardano sedi dell'area pedemontana in generale ed in quella del triangolo lariano in particolare;

considerato che la soppressione di sede e l'accorpamento di altre in questi territori determinerà una ulteriore carenza di servizi con relativo aggravio economico e disagio al cittadino-utente,

l'interrogante chiede di sapere:

se tali notizie, più di una volta riportate da quotidiani e televisioni locali, abbiano una reale consistenza;

quali motivazioni, in caso affermativo, abbiano indotto il Ministero in questione a procedere in tale politica di soppressione di servizi così importanti sul territorio.

(4-04802)

(14 marzo 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo, si fa presente che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, l'Ente poste italiane ha presentato un «piano di impresa» per gli anni 1997-1999 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.

Tale piano pone, come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi, la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662 del 1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dall'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione) o, infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79 del 1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di uffici postali risultano prive di fondamento.

Il Ministro delle comunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

MANCONI. – *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che nelle stazioni di alcune località delle Marche (Tolentino, San Severino, Castelraimondo e non solo), così come in numerosissime altre città italiane, risultano abbandonate numerose vetture ferroviarie coibentate con amianto;

che l'amianto è considerato tra le principali cause di diffusione del cancro: uccide i lavoratori a esso esposti e i loro familiari, che respirano le microscopiche fibre portate nelle proprie abitazioni da quei lavoratori;

che secondo l'ampia letteratura scientifica disponibile non esiste alcuna soglia di sicurezza per l'esposizione all'amianto e la latenza dei tumori può arrivare fino a 30 anni;

che l'amianto, in Italia, è stato bandito dalla legge n. 257 del 1992 e classificato da questa come rifiuto tossico-nocivo, da smaltirsi in discarica controllata e del quale è vietata l'esportazione o la vendita a partire dal 27 marzo 1992 (articolo 1 della legge);

che ai sensi della Convenzione di Basilea – firmata nel 1989 ed entrata in vigore nel 1992 – l'esportazione di rifiuti contaminati da amianto verso i paesi OCSE è proibita;

che nel 1983, secondo le Ferrovie dello Stato, il numero di carrozze coibentate con amianto ammontava a 10.500;

che, al presente, migliaia di tali vetture, non più destinate alle esigenze del trasporto dei viaggiatori, sono stoccate sul territorio nazionale;

che la magistratura di diverse città italiane ha sequestrato centinaia di carrozze coibentate con amianto, abbandonate e in stato di degrado lungo tutta la rete ferroviaria italiana e in molte stazioni,

si chiede di sapere:

quante e quali siano le carrozze coibentate con amianto ancora in circolazione, quanti chilogrammi di amianto contengano a seconda dei tipi e quali siano le prospettive del loro utilizzo, gli eventuali rischi, le precauzioni adottate, la prevenzione prevista per i lavoratori e per i passeggeri e, ancora, se tutte siano provviste della regolamentare tabella;

quante siano, e dove siano dislocate, le carrozze coibentate con amianto ferme nelle stazioni italiane; quante e quali siano state decoibentate e con quali prospettive di smaltimento; quante e quali non siano state ancora decoibentate, con quali rischi per l'ambiente e per la salute; se la chiusura ermetica sia stata sempre garantita e controllata; quale normativa vada applicata per lo stoccaggio e lo smaltimento e quali siano, in particolare, il numero e le condizioni delle carrozze dislocate nella regione Marche.

(4-00566)

(19 giugno 1996)

RISPOSTA. – Alla data del 31 ottobre 1996 il materiale circolante (carrozze, locomotive, mezzi leggeri) con amianto sul territorio nazionale ammontava a 471 unità. Le carrozze, utilizzate per servizi locali han-

no il coibente amianto segregato nel pavimento, senza alcuna possibilità di contatto con gli ambienti adibiti al trasporto o con l'esterno.

Tali carrozze vengono controllate mensilmente a cura degli impianti riparatori delle Ferrovie dello Stato per verificare il mantenimento dell'integrità della pavimentazione. Si fa inoltre presente che nel mese di settembre è stato reso operativo il piano di controllo previsto dal decreto ministeriale 26 ottobre 1995 per la valutazione del rischio; tale piano è stato definito in collaborazione con l'ENEA e si articola in 4 fasi; mappatura del rotabile, controllo visivo, controllo strumentale, controllo visivo dopo smontaggio selettivo in funzione della mappatura del rotabile. In tale piano saranno compresi anche i rotabili decoibentati prima del '90 per i quali sono state riscontrate piccole tracce di amianto residue dalla bonifica.

Per quanto riguarda i rotabili accantonati (per lo più carrozze, mezzi leggeri, carri) coibentati con amianto, o con particolari che lo contengono, risultano, sempre alla data del 31 ottobre 1996, 5.492 unità dislocati in 328 località della rete ferroviaria.

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

Il materiale rotabile accantonato con amianto, in attesa di essere decoibentato e successivamente demolito a cura delle ditte specializzate appositamente selezionate, è stato oggetto di un piano di sicurezza che è stato approvato anche dal Ministero dell'ambiente nel gennaio '95. Il piano si articola nei seguenti 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.

Il quantitativo di amianto presente sui rotabili varia da 10 chilogrammi circa per i rotabili che hanno solo particolari contenenti amianto ai 700 chilogrammi circa per alcune elettromotrici.

Le località di accantonamento nella regione Marche sono 10 con un totale di 73 carrozze.

Si prevede che le operazioni in atto per bonifica e successiva demolizione del materiale rotabile accantonato con amianto possano essere completate, se il *trend* produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

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

che Sybila Arredondo Arguedas, cittadina cilena e vedova del grande scrittore peruviano Josè Maria Arguedas, scrittrice, etnologa e antropologa come il marito, da dieci anni subisce una sorta di persecuzione che l'ha portata più volte in carcere;

che dal giugno del 1990, come riferito da numerosi organi di stampa, Sybila Arredondo è reclusa nel carcere di alta sicurezza di Chorrillos a Lima; l'unica sua colpa è quella di aver denunciato, attraverso il suo lavoro intellettuale, la situazione nella quale vivono le popolazioni indigene del Perù e di averne difeso con forza i diritti; infatti le accuse contro di lei cambiano in continuazione: a volte viene accusata di detenzione di armi, a volte di essere membro attivo di un gruppo di appoggio a Sendero Luminoso, e l'ultima accusa è di resistenza alle autorità quando, durante un trasferimento in massa dal carcere di Canto Grande, morirono varie detenute;

che dal maggio 1992 Sybila Arredondo vive in una cella di due metri e mezzo per due, insieme ad altre tre detenute, per ventitrè ore e mezza al giorno; non ha luce elettrica se non per tre ore la sera ed è obbligata a passare le giornate nella più completa inattività, dato che non le è concesso possedere alcun oggetto di svago o di studio; non le è consentito nè di ricevere nè di scrivere lettere; le è permesso di incontrarsi, solo una volta al mese e per venti minuti, attraverso una rete metallica, con i parenti diretti: madre, fratelli e figli; i nipoti, ad esempio, non possono vederla;

che per tre anni Sybila Arredondo non ha avuto alcun processo ed è stata più volte torturata, tanto da divenire quasi sorda; nel 1993 un tribunale di giudici incappucciati, che non prevedeva la presenza di avvocati difensori, l'ha condannata a dodici anni di reclusione; Sybila Arredondo ha sessant'anni e, a questa età, una condanna così lunga, in una situazione tanto inumana, equivale alla pena capitale;

che da alcuni anni intellettuali, politici e cittadini di molti paesi del mondo hanno lanciato appelli per la sua liberazione, appelli che per il momento sono rimasti inascoltati; del suo caso si è occupata anche la Commissione dei diritti umani dell'ONU e i due presidenti del Cile, Aylwin e Frei,

si chiede di sapere quali atti il Governo italiano intenda compiere – nei confronti del Comitato dei diritti umani del Parlamento europeo o nei confronti del Governo peruviano – perchè, in qualche modo, si possa giungere alla liberazione di Sybila Arredondo o alla sua estradizione in Cile, come primo passo per la revisione del processo (Sybila Arredondo, infatti, dopo anni di esitazione, ha accettato di sottoscrivere la richiesta di estradizione in Cile, che i familiari le proponevano da molto tempo), e si ponga così termine a una vicenda in cui i diritti fondamentali dell'individuo sono stati così platealmente calpestati.

(4-05900)

(20 maggio 1997)

RISPOSTA. – Sul caso segnalato dall'onorevole interrogante il Ministero degli esteri ha acquisito i seguenti elementi attraverso l'ambasciata d'Italia a Lima e anche direttamente presso le autorità cilene.

La signora Matilde Maria Sybila Arredondo Guevara è nata in Cile il 20 ottobre 1935 ed è divenuta cittadina peruviana a seguito del matrimonio con lo scrittore peruviano José Maria Arguedas.

Nell'aprile 1985 venne processata sotto l'imputazione di «terrorismo a danno dello Stato» per la presunta detenzione di esplosivi. Venne assolta nel settembre 1986; successivamente tale sentenza fu annullata ma l'imputata venne assolta nuovamente nel novembre 1987 dal secondo tribunale correzionale. La sentenza venne portata alla consultazione del Fiscal Supremo della Nación (procuratore generale della Repubblica) che nel 1988 espresse il parere in favore di iniziare un nuovo processo, a causa di presunte irregolarità processuali.

Il 1° giugno 1990 l'interessata venne nuovamente detenuta a seguito di una irruzione della polizia, unitamente ad altre 32 persone, e processata sotto l'imputazione di terrorismo a danno dello Stato e delitti contro la fede pubblica, per possesso di un libretto elettorale falso.

Non risulta che si sia resa colpevole di alcun fatto di sangue, ma essa stessa ha sempre proclamato la propria appartenenza a Sendero Luminoso, di cui è stata alto dirigente (con il nome di battaglia di «Gaby») ed ideologa; in particolare era membro importante del sistema di propaganda di Sendero Luminoso attraverso il suo organismo di facciata «Soccorso Popular».

A seguito di una grave insurrezione occorsa nel maggio 1992 nel carcere di Castro Castro dove era reclusa, fu accusata di partecipare all'ideazione e alla conduzione della rivolta, dato il suo ascendente sulla popolazione carceraria.

La sua situazione processuale per delitti di terrorismo a danno dello Stato è la seguente:

- a) apologia del terrorismo e detenzione di esplosivi: condanna a 15 anni di carcere l'8 novembre 1995;
- b) propaganda terrorista e delitto contro la fede pubblica per possesso di libretto elettorale falso: condanna a 12 anni di carcere;
- c) violazione alla libertà, violenza e resistenza all'autorità: assolta nel settembre 1995.

Non è passibile di estradizione da parte cilena sia perchè non risulta aver subito alcuna condanna in Cile, sia perchè viene considerata cittadina peruviana dalle locali autorità.

I numerosi passi svolti da parte delle autorità cilene, anche attraverso l'allora presidente Aylwin, in favore dell'interessata hanno sempre ricevuto risposte duramente negative da parte peruviana, che ha addotto la cittadinanza peruviana dell'interessata e la conformità della condanna alla legislazione vigente.

Una missione parlamentare cilena (i deputati Luis Valentim Ferrada di Renovación Nacional, José Antonio Viera-Gallo, del Partito Socialista, Zako Kusic del Partito democratico-cristiano) ha visitato l'interessata lo scorso anno, constatando che essa, per suo dogmatismo ideologico, non ha intenzione di uscire di prigione; ciò figura in particolare in un verbale sottoscritto dai predetti deputati da cui risulta che, nel corso dei loro contatti personali e diretti consentiti dalle autorità peruviane, la si-

gnora Arredondo «ha manifestato liberamente la sua volontà di attendere il risultato dei procedimenti giudiziari attualmente pendenti e, davanti a ciò, nulla di diverso ci tocca fare».

Ogni qualvolta l'anziana madre residente a Lima ne abbia manifestato il desiderio, le è sempre stato concesso di visitare la figlia tutti i giorni, in eccezione ed in aggiunta al normale regime di visita ai detenuti. Non risulta, infine, che l'interessata abbia modificato atteggiamento circa la sua permanenza in carcere.

Alternativamente ad un eventuale provvedimento di estradizione o di espulsione, che comunque continuerebbe a scontrarsi con il succitato rifiuto peruviano a causa della cittadinanza acquisita dall'interessata, si potrebbe ipotizzare una iniziativa in materia di condizioni di carcerazione, a livello di Unione europea, anche per renderla più efficace rispetto ad un semplice passo bilaterale. Detta possibilità verrebbe esperita nelle competenti istanze che si occupano del tema del rispetto dei diritti umani nelle sue varie forme e varrebbe a collocare il caso della signora Arredondo nel contesto più generale della salvaguardia delle esigenze fondamentali dei cittadini in qualsiasi contesto e circostanza.

Il Sottosegretario per gli affari esteri
TOIA

(22 luglio 1997)

MANFREDI, DE ANNA, TRAVAGLIA, PIANETTA, ZANOLETTI, SCOPELLITI, ASCIUTTI, DI BENEDETTO, PELLICINI, PASTORE, MUNDI. – *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni, della sanità e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che il Ministero delle poste si appresta ad emanare un decreto ministeriale per adeguare il canone di concessione per le trasmissioni alle variazioni degli indici Istat registrate dal 1982 ad oggi;

che l'accumulo di ben 15 anni comporterebbe un incremento pari al 260 per cento del canone di concessione pagato anche dalle associazioni di volontariato che utilizzano le frequenze radio per svolgere servizi di emergenza e soccorso alla popolazione;

considerato:

che il Servizio sanitario nazionale si avvale delle strutture e delle frequenze VHF in concessione al volontariato per realizzare sul territorio il collegamento radio di emergenza e soccorso che da tempo avrebbe dovuto realizzare disponendo della spettante quota di frequenze UHF destinate al servizio di emergenza territoriale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992 e delle linee guida dell'11 aprile 1996;

che le organizzazioni di volontariato stimano che l'incremento del canone di concessione porterà la spesa, da esse sostenuta, dagli attuali 400 milioni annui a più di un miliardo e 200 milioni annui

determinando, quale prevedibile e immediato effetto, la scomparsa di molte associazioni,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministero delle poste non ritenga opportuno prevedere la totale esenzione dal pagamento delle concessioni per radiocomunicazione a favore delle associazioni di volontariato impegnate nei trasporti sanitari di emergenza in collaborazione con il Servizio sanitario nazionale, tenuto conto che queste ultime utilizzano le frequenze in concessione per svolgere il servizio di emergenza e soccorso alla popolazione che dovrebbe essere assolto dal Servizio sanitario nazionale;

se, in ottemperanza a quanto disposto dal citato decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, e dalle linee guida dell'11 aprile 1996, siano state già assegnate al Ministero della sanità le trenta coppie di frequenze UHF, frequenze che il Ministero della sanità dovrebbe successivamente distribuire alle regioni per consentire alle aziende sanitarie le radiocomunicazioni indispensabili per le centrali operative 118.

(4-04420)

(26 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che con decreto ministeriale 8 aprile 1997 è stata stabilita – a partire dal 1° maggio 1997 – una riduzione del 70 per cento sui canoni e sulle quote supplementari delle concessioni in ponte radio, in favore delle organizzazioni aventi utilità sociale che esercitano i servizi di emergenza e di soccorso sanitario, senza fini di lucro e sulla base soprattutto del volontariato, individuate dall'articolo 3, comma 1, lettera *a*), del decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni del 24 giugno 1982.

Ai canoni ed alle quote supplementari rideterminati con l'applicazione della riduzione suddetta debbono essere applicate, sempre a partire dal 1° maggio 1997, le maggiorazioni disposte con il decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni del 18 dicembre 1996.

Si ritiene, pertanto, che le esigenze delle associazioni in parola siano state tenute in debita considerazione.

In merito alla questione concernente l'assegnazione di un congruo numero di frequenze per lo sviluppo del sistema di radiocollegamenti da parte del Ministero della sanità, si significa che le 30 coppie di frequenze necessarie per l'attivazione del «servizio 118» sono già a disposizione del suddetto Dicastero che, con l'ausilio di esponenti della facoltà di ingegneria dell'Università degli studi di Roma «La Sapienza», sta operando per la pianificazione e l'armonizzazione delle frequenze in relazione alle esigenze di traffico e copertura radio delle singole regioni.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MACCANICO

(4 agosto 1997)

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

che a fine 1995 le Ferrovie dello Stato spa hanno concesso una serie di consistenti facilitazioni per la mobilità ed il sostegno all'inserimento delle «risorse umane e professionali presenti nel Mezzogiorno d'Italia» solamente ai lavoratori meridionali assunti da imprese aderenti alla Confindustria-federazione dell'Emilia-Romagna mediante la concessione di una «professional card», che consente al neo-assunto di usufruire per un anno di una riduzione sul costo del biglietto ferroviario pari al 75 per cento, ed inoltre consente di usufruire di alloggio nei Ferrhotel delle Ferrovie dello Stato a condizioni particolarmente favorevoli (lire 200-250.000 mensili per una camera con servizi);

che l'onere stimato delle agevolazioni citate, ad esclusivo carico delle Ferrovie dello Stato, è di circa lire 5.000.000.000;

che le Ferrovie dello Stato spa presentano notoriamente un bilancio in disavanzo colmato con contribuzione statale;

che le medesime agevolazioni non vengono concesse, nonostante le ripetute sollecitazioni alle aziende non aderenti alla Confindustria oppure operanti in regioni diverse dall'Emilia-Romagna, ai lavoratori provenienti da territori diversi dal Mezzogiorno d'Italia;

che tale comportamento genera una discriminazione palese in violazione degli articoli 3, 4 e 35 della Costituzione italiana;

che tale comportamento si ripercuote in senso discriminatorio anche sui diritti delle imprese incidendo sulla libertà di iniziativa economica riconosciuta dall'articolo 41 della Costituzione;

che tale comportamento, messo in atto da chi opera prestando un servizio di interesse pubblico in regime di monopolio, non consente scelte contrattuali alternative,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti intenda adottare il Ministro in indirizzo, con i poteri di controllo conferitigli dalla legge, affinché si ordini e si disponga che le Ferrovie dello Stato spa eliminino gli effetti della situazione discriminatoria verificatasi.

(4-03140)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – L'iniziativa «professional card» è stata avviata dalla società Ferrovie dello Stato spa come «Progetto pilota», cioè iniziativa limitata nel numero (500 carte) e nel tempo (un anno), per verificare la validità dell'idea e dei termini applicativi individuati.

Il progetto è stato proposto nel quadro della strategia di attenzione verso il Mezzogiorno illustrata in occasione del forum «Per un Mezzogiorno di ordinario sviluppo», promosso dalle Ferrovie dello Stato nel mese di novembre 1995.

L'iniziativa delle Ferrovie dello Stato non è stata mirata a privilegiare Confindustria come scelta esplicita. Infatti, la società ha aderito al progetto lanciato autonomamente da Confindustria Emilia-Romagna nel luglio 1995, attraverso l'offerta di sperimentare insieme un «pacchetto» di servizi, che ha coinvolto anche le banche emiliano-romagnole (per il

prestito sull'onore), la Confedilizia, la Consabi e la Federazione alberghi per la gioventù (per la questione alloggio), la regione Emilia Romagna (per la formazione).

Dell'iniziativa sopra specificata, delle sue finalità e dei suoi limiti, le Ferrovie dello Stato hanno fornito spiegazioni ai rappresentanti dell'API ponendo l'accento sul fatto che il risultato del progetto, proprio perchè limitato e temporaneo, consentiva di verificare la validità dello strumento per poi passare ad una successiva fase di estensione delle opportunità, ma su basi diverse da quelle adottate nella sperimentazione.

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha esaminato l'iniziativa in data 24 settembre 1996 ha comunicato che non sussistono violazioni delle norme poste a tutela della concorrenza e del mercato.

Le Ferrovie dello Stato precisano che il progetto ha presentato costi contenuti ed un potenziale investimento sul futuro, non solo in termini di immagine (attenzione verso il Sud), ma anche di conto economico (eventuali convenzioni di servizio da stipulare con le regioni).

Dalla stima che le Ferrovie dello Stato hanno effettuato di un ritorno a casa dei giovani mediante con un viaggio e mezzo al mese (come evidenziato dalle indagini condotte), risulterebbe un costo virtuale sostenuto dalla società di circa 600 milioni di lire in totale per un anno di sperimentazione (calcolato sul 75 per cento di mancati ricavi per viaggi effettuati dai giovani con intercity ed espressi).

Le Ferrovie dello Stato considerano «virtuale» tale costo, nel senso che per essere una spesa effettiva bisognerebbe accertare che i giovani hanno occupato un posto a sedere, a fronte del quale un numero corrispondente di passeggeri ha rinunciato materialmente al viaggio. Inoltre, poichè i treni quasi mai viaggiano completamente occupati, l'occupazione di posti vuoti, che l'iniziativa ha favorito, è considerata dalle Ferrovie dello Stato un elemento positivo.

L'investimento così effettuato, sia pure limitato nell'importo, è stato visto, in prospettiva, in un incremento della domanda, in quanto, passato il primo anno, i giovani che lavorano in Emilia-Romagna per tornare a casa di tanto in tanto debbono pagare per intero il prezzo del biglietto.

L'occupazione poi dei ferrhotel (peraltro avvenuta in maniera molto limitata) ha consentito degli introiti ulteriori che altrimenti non ci sarebbero stati (avendo utilizzato posti disponibili a fronte delle spese di gestione ordinaria comunque esistente per ferrhotel in operatività).

La piena soddisfazione delle imprese e dei giovani è stata verificata in un apposito studio compiuto dalle Ferrovie dello Stato e presentato nel luglio 1996, sotto forma di «Primo rapporto di monitoraggio»; ciò suggerisce una possibile strada di «messa a regime» dell'iniziativa che dallo stadio di progetto pilota può rendersi teoricamente accessibile a tutti i giovani, a tutti i territori, a tutte le associazioni di categoria che risultassero interessate, attraverso l'attivazione di veri e propri «contratti di servizio» con le regioni meridionali per incentivare la mobilità professionale dei giovani sul territorio almeno per il primo periodo di avvio (per l'appunto un anno). Tale soluzione lancerebbe un messaggio positi-

vo verso coloro che si assumono il rischio e l'onere di staccarsi dal loro luogo di origine per esplorare le opportunità di formazione sul lavoro.

Nel progetto Confindustria-Emilia Romagna-Ferrovie dello Stato era previsto il completamento dell'iniziativa con un secondo progetto pilota, destinato a sperimentare un flusso complementare rispetto ai giovani venuti al Nord con «professional card»: e cioè il flusso di possibili sub-commesse delle aziende emiliano romagnole verso le aziende meridionali, a condizione che queste ultime godessero della certificazione prevista dall'Unione europea.

Le Ferrovie dello Stato riferiscono che tale progetto ha compiuto i primi passi e ha trovato una significativa, positiva accoglienza e persino qualche imitazione da parte di altre associazioni imprenditoriali regionali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

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

che l'ex colonia portoghese di Timor est è stata invasa dalle truppe indonesiane nel 1975 e che da allora vige un regime di terrore che ha già portato a circa 200.000 persone uccise o torturate dagli occupanti;

tenuto conto che anche nelle scorse settimane in occasione delle elezioni politiche l'isola di Timor est è stata segnata da una ventina di vittime con scontri avvenuti a Dili e in altre città dell'isola,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ricordare all'Indonesia il voto di condanna del Parlamento europeo e della Commissione per i diritti umani dell'ONU, che terminava invitando l'Indonesia a rinunciare all'occupazione militare e lasciare liberi i cittadini di Timor est di scegliersi la forma di governo più idonea alle loro tradizioni, costumi ed esigenze;

se l'Italia, nata dalla Resistenza, possa continuare a mantenere rapporti normali e amichevoli con un paese che opprime un altro popolo e non rispetta il voto dell'ONU e del Parlamento europeo.

(4-06268)

(4 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito a quanto segnalato dell'onorevole interrogante si fa presente che la questione relativa a Timor orientale è costantemente all'esame della politica estera e di sicurezza comune dell'Unione europea e, pertanto, l'Italia si coordina strettamente sulla questione con gli altri *partner* europei. Il proseguimento di un'attiva azione dei Quindici appare infatti la sola via suscettibile di produrre effetti apprezzabili sul

fronte sia di una soluzione equa, globale e internazionalmente accettabile (che rispetti pienamente gli interessi e le legittime aspirazioni del popolo timorese in conformità con il diritto internazionale), sia del miglioramento dei diritti dell'uomo a Timor orientale. Al riguardo, l'Unione europea dà il suo pieno appoggio ai negoziati tra Portogallo e Indonesia, a livello Ministri degli esteri, che si svolgono periodicamente (in genere due volte l'anno) sotto l'egida del segretario generale dell'ONU. A testimonianza dell'interesse con cui il nostro paese segue da sempre le vicende di quella regione, si ricorda che Roma ha ospitato, nell'aprile 1993, una delle tornate dell'esercizio negoziale ministeriale che Jakarta e Lisbona stanno conducendo sotto gli auspici del segretario generale delle Nazioni Unite.

A riprova dell'attenzione dell'Unione europea per la tematica in oggetto, va anche ricordato che sotto la presidenza italiana, il 25 giugno 1996, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato una «posizione comune» sul problema di Timor orientale.

In tale contesto, convinti della necessità di garantire una concreta tutela dei diritti umani, i Quindici hanno riproposto, in occasione dell'ultima sessione della Commissione dei diritti umani a Ginevra nell'aprile scorso, una risoluzione; la precedente, risalente al 1993, era stata sostituita negli anni successivi da una dichiarazione del presidente della Commissione dei diritti dell'uomo che, tra le altre cose, esorta il Governo indonesiano a:

- mettere in atto le misure necessarie per assicurare un pieno rispetto dei diritti umani a Timor Est;
- liberare i timoresi detenuti per ragioni politiche;
- assicurare un trattamento umano, in conformità agli *standard* internazionali, a tutti i timoresi in carcere;
- cooperare pienamente con la CDU e i suoi relatori e gruppi di lavoro (con particolare riferimento al relatore speciale sulla tortura);
- procedere all'istituzione di un posto di «programme officer» nel campo dei diritti umani, avente regolare accesso anche a Timor Est, presso il locale ufficio dell'UNDP;
- consentire l'accesso nel territorio alle organizzazioni per i diritti umani.

Ovviamente, anche sotto il profilo bilaterale, l'Italia ha colto e coglie tutte le occasioni possibili sia durante incontri di livello politico, sia attraverso i contatti diplomatici, per attirare l'attenzione del Governo indonesiano sull'esigenza di un puntuale rispetto dei diritti umani nel paese e, in particolare, nel territorio di Timor orientale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

TOIA

(22 luglio 1997)

MANZI, MARCHETTI, MARINO. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso che il decreto-legge n. 404 del 2 ago-

sto 1996, al comma 21 dell'articolo 9, regolamentava il contenzioso fra l'Ente poste e i precari cosiddetti trimestrali in considerazione dell'avvenuta trasformazione dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e delle conseguenti implicazioni che tale trasformazione ha comportato sul rapporto di lavoro del personale dipendente escludendoli di fatto e che invece nella reiterazione del provvedimento con il decreto-legge n. 510 del 1° ottobre 1996 questo problema è risolto in maniera diversa cercando di far rientrare i contratti a tempo determinato nell'ambito di un rapporto fra lavoro dipendente ed Ente poste nel periodo intercorrente la costituzione dell'Ente poste italiane e la sua trasformazione in società per azioni;

visto che i contratti a tempo indeterminato ammonterebbero a detta della stampa a circa ventimila e che viene data facoltà a questi precari di manifestare la volontà di esercitare il diritto di precedenza in corso di assunzione da parte dell'Ente poste,

gli interroganti chiedono di sapere quanti effettivamente a fronte di ventimila contratti di lavoro a tempo determinato siano coloro che hanno prestato la loro opera alle dipendenze delle Poste italiane e che oggi siano disoccupati, se avvenga che nelle assunzioni i lavoratori definiti trimestrali siano in eccedenza rispetto alle esigenze dell'Ente poste, come saranno riallocati nel mondo del lavoro e con quali garanzie.

(4-06886)

(8 luglio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che il decreto-legge 1° ottobre 1997, n. 510, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 novembre 1996, n. 608, all'articolo 8, 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»; tale disposizione non è stata applicata dall'ente nei casi in cui è intervenuta, antecedentemente all'entrata in vigore del decreto-legge n. 510 del 1996, la decisione definitiva del giudice del lavoro di reintegrare in servizio coloro che erano stati assunti con contratto a tempo determinato.

La possibilità di ricorrere ad assunzioni di personale con rapporto di lavoro a tempo determinato – nella misura massima del 10 per cento rispetto a tutto il personale dell'ente inquadrato con contratto di lavoro a tempo indeterminato – peraltro, è prevista dal contratto collettivo nazionale di lavoro, stipulato il 26 novembre 1994, per fronteggiare esigenze di carattere temporaneo e contingente che non è possibile soddisfare con l'organico ordinario: ciò esclude, pertanto, l'effettuazione di assunzioni in numero eccedente l'effettivo fabbisogno.

Nel sottolineare, infine, che tali assunzioni vengono disposte in armonia con la predetta normativa ed in quantità correlata alle esigenze del servizio, il medesimo Ente ha comunicato di non avere

la possibilità di conoscere il numero degli ex dipendenti a tempo determinato che risultino attualmente senza occupazione.

Il Ministro delle comunicazioni
MACCANICO

(4 agosto 1997)

MARRI, BEVILACQUA, TURINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e dell'ambiente.* – Premesso:

che il Ministro dell'ambiente ha recentemente concesso l'autorizzazione per la costruzione di una boa petrolifera davanti al litorale del comune di Civitavecchia (Roma);

che parere favorevole in materia era stato espresso dalla commissione per la valutazione d'impatto ambientale;

che il relativo parere è stato rilasciato dalla commissione per la valutazione d'impatto ambientale con insolita celerità, pari solo a quella del Ministero nel riceverlo;

che la commissione per la valutazione d'impatto ambientale risulta da mesi priva del presidente, poichè risulta vacante, specialmente dopo la negata registrazione della nomina della professoressa Vittadini, il posto di direttore del servizio per la valutazione d'impatto ambientale;

che nella circostanza la commissione per la valutazione d'impatto ambientale è stata presieduta dal dirigente anziano della commissione su delega firmata dal capo di Gabinetto, il magistrato del TAR del Lazio Goffredo Zaccardi;

che nessuna delle associazioni ambientaliste presenti stabilmente negli uffici del Ministro (Legambiente, WWF, Greenpeace) ha sollevato problemi o proteste in relazione allo scempio ambientale determinato dal Ministro,

si chiede di sapere:

in che data il progetto sia stato presentato alla commissione per la valutazione d'impatto ambientale ed in che data sia intervenuta la sua approvazione;

se l'istruttoria tecnica sul progetto, richiesta tassativamente dalla legge, sia stata espletata e in caso positivo se risulti sottoscritta dai valutatori;

in che data il dottor Zaccardi abbia siglato l'autorizzazione per la realizzazione della boa;

in che data il Ministro dell'ambiente abbia firmato tale autorizzazione;

se il lasso di tempo utilizzato per il completamento della pratica in oggetto sia pari a quello medio dei progetti dello stesso tipo sottoposti alla valutazione della commissione per la valutazione d'impatto ambientale;

se il dottor Zaccardi abbia avuto in passato rapporti di consulenza col gruppo ENI, in particolare per fornire una «illuminazione» sulle procedure contrattuali della pubblica amministrazione;

come si giustifichi l'affidamento di tale consulenza, avente ad argomento un insieme di conoscenze non particolarmente specialistiche e che possono essere reperite, a costo limitatissimo, in qualunque manuale di diritto pubblico in vendita nelle librerie;

quale sia il compenso stabilito dall'AGIP per tale attività, da quanto si protragga l'incarico e quando ne sia prevista la conclusione;

se la realizzazione della boa petrolifera oggetto della presente interrogazione abbia rilevanza per la società AGIP, per il gruppo ENI o per operatori che con gli stessi intrattengano rapporti economico-finanziari consolidati e consistenti.

(4-05916)

(21 maggio 1997)

RISPOSTA. – Ancora una volta si deve notare che di fronte ad una problematica di interesse generale crescente, come quella ambientale e dell'attività (del Ministero dell'ambiente) notevolmente cresciuta in pochissimo tempo, i quesiti posti dagli interroganti investono aspetti del funzionamento del Ministero che attengono quasi esclusivamente ai rapporti tra gli Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro con i servizi del Ministero in una visione che rischia di dare alimento ad aspettative di alcuni dipendenti di questo Ministero che vorrebbero farsi forza di appoggi politici esterni in modo improprio.

L'atto di sindacato ispettivo dei senatori Marri, Bevilacqua e Turini propone una serie di quesiti in ordine a due vicende diverse che vengono ad arte accostate ma che, dai fatti oggettivi e documentati, emergono tra loro assolutamente prive di qualsiasi collegamento o connessione:

a) il provvedimento del Ministro dell'ambiente relativo alla costruzione di una «boa petrolifera davanti al litorale del comune di Civitavecchia» (un terminale in mare aperto e relativi oleodotti di collegamento con la terra ferma per lo scarico di prodotti petroliferi nel paraggio di Civitavecchia);

b) un pregresso contratto di natura privata tra l'attuale Capo di Gabinetto del Ministro dell'ambiente a titolo di esperto della materia e la società AGIP avente per oggetto l'attività intellettuale quale autore in una materia in cui si richiedevano le sue competenze specialistiche.

A tutti i quesiti sollevati ci si accinge a rispondere sulla base di quanto emerge dalla documentazione di cui lo scrivente è in possesso nella sua qualità di titolare del Dicastero.

Il progetto per la costruzione del terminale nel paraggio di Civitavecchia è stato presentato per la relativa valutazione di impatto ambientale dalla compagnia Italtroli spa con istanza in data 14 marzo 1996.

Il parere della competente commissione di VIA ha la data del 1° agosto 1996 ed è firmato dal direttore generale dell'epoca, architetto Costanza Pera.

Da questa circostanza consegue una precisa smentita di alcune incaute affermazioni contenute nel testo dell'interrogazione e più precisamente:

a) non è vero che il parere è stato rilasciato dalla commissione VIA con «insolita celerità» posto che tra la data di presentazione dell'istanza a quella del parere medesimo corrono quasi cinque mesi; peraltro, è ben singolare che, in presenza di una conclusione del procedimento raggiunta in tempi ragionevolmente brevi, senza che ciò sia andato a scapito della completezza della valutazione, la circostanza venga interpretata quale sintomo di presunto sviamento, anzichè come indice di efficienza amministrativa;

b) non è vero che nella circostanza la commissione VIA fosse presieduta dal dirigente anziano – in base a una presunta delega attribuitagli dal Capo di Gabinetto – posto che il parere reca la firma del direttore generale *pro tempore* del Servizio VIA, architetto Costanza Pera.

In ordine al secondo quesito si è in grado di precisare che l'istruttoria del provvedimento, con particolare riguardo a quella tecnica sul progetto presentato, è stata delle più accurate e complete, come dimostra anche il tempo resosi necessario per l'adozione del parere della Commissione. Al riguardo si deve far presente che non è vero che nessuna associazione ambientalista abbia sollevato osservazioni contrarie, proteste o problematiche. Numerosi sono, invece, i soggetti che hanno fatto pervenire i loro pareri e la loro voce contraria all'esecuzione dell'opera in questione nel corso dell'istruttoria.

Con riguardo alla sigla apposta sul provvedimento dal Capo di Gabinetto, si ritiene che la questione posta sia del tutto priva di rilievo, dovendosi considerare:

sia che la sigla medesima non è elemento idoneo a far risalire ad altro soggetto la paternità e la responsabilità di un atto che è riconducibile esclusivamente alla volontà del Ministro;

sia che la funzione della sigla del Capo di Gabinetto – il quale, pur svolgendo attività di diretta collaborazione all'opera del Ministro, in virtù di un rapporto di natura fiduciaria, non ha alcun potere decisionale – è soltanto quella a verifica formale dell'atto e non del suo contenuto sostanziale.

Il provvedimento in questione è stato firmato in data 9 ottobre 1996 (circa otto mesi dopo la presentazione dell'istanza). Al riguardo merita di essere ricordato che, dopo il parere favorevole della regione Lazio, intervenuto in data 1° agosto 1996 e completato il 7 ottobre 1996, su richiesta del Capo di Gabinetto è stato acquisito anche il parere dell'Ispettorato centrale per la difesa del mare del Ministero. Proprio ai fini che qui interessano va sottolineato e tenuto nella giusta considerazione che dagli atti risulta che il Capo di Gabinetto al fine di fornire al Ministro tutti gli elementi di valutazione, dopo aver richiesto e sollecitato il parere dell'Ispettorato, ha anche formalmente chiesto chiarimenti precisi e motivati circa l'interpretazione da attribuire al parere stesso ed in particolare se questo dovesse essere ritenuto, nei termini in cui era

stato reso, ostativo ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 220 del 1992 della firma del Ministro.

A tale formale richiesta l'Ispettorato ha risposto specificando che il parere espresso doveva ritenersi favorevole pur nella necessità di formulare alcune osservazioni.

Quanto al quesito numero cinque con il quale si chiede di esprimere valutazioni in ordine al lasso di tempo resosi necessario per il completamento della procedura di VIA si è convinti di avere già dato una risposta esauriente.

Il sesto, settimo, ottavo e nono quesito, infine, appaiono, come già precisato, del tutto privi di collegamento con la premessa della interrogazione, giacchè adombrano pretesi rapporti di consulenza del Capo di Gabinetto dell'ambiente col gruppo ENI, per il quale la realizzazione del terminale in mare aperto dinanzi a Civitavecchia ha, viceversa, rilevanza negativa, viste le osservazioni contrarie a suo tempo presentate dalla società AGIP alla Commissione VIA, mentre detta realizzazione non dovrebbe rivestire particolare rilevanza neppure per altri operatori che intrattengono rapporti economici e finanziari con AGIP e ENI.

Ciò stante si ritiene solo di dover chiarire che l'incarico cui fanno cenno gli interroganti consiste, per la precisione, in un contratto che ha ad oggetto l'aggiornamento di un'opera specifica e l'utilizzazione economica dei relativi diritti di autore, e che darà vita ad una imminente pubblicazione che non appena in possesso ci si premurerà di fare avere agli onorevoli interroganti.

Peraltro, si è stati messi al corrente dell'incarico - specificamente autorizzato dal Consiglio di presidenza della giustizia amministrativa - fin dal momento della nomina del Capo di Gabinetto.

Il Ministro dell'ambiente
RONCHI

(18 luglio 1997)

MONTAGNINO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* - Premesso:

che, nell'ambito dell'azione di intervento pubblico nelle aree economicamente depresse del territorio nazionale, è stato inserito, tra gli istituti della programmazione negoziata, quello dei patti territoriali, ed è stato attribuito al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) il compito di definire i contenuti generali e le modalità organizzative ed attuative dei patti stessi nonchè l'approvazione dei singoli patti da stipulare;

che per la realizzazione degli interventi previsti dai patti territoriali è stata destinata una quota di finanziamento sino all'importo di 400 miliardi ed è stato attribuito al CIPE il compito di stabilire modalità e limiti per l'assegnazione ai singoli patti territoriali delle risorse predette;

che il CIPE ha definito la disciplina dei patti territoriali, fissandone criteri e indirizzi;

considerato:

che il Governo ha ribadito in più occasioni l'esigenza di una più rapida e compiuta attuazione dei patti territoriali al fine di garantire concrete prospettive di sviluppo e di espansione del tessuto produttivo e dell'occupazione, soprattutto nelle aree più svantaggiate del paese;

che la rilevanza dei patti territoriali, quali strumenti per l'attuazione di programmi di interventi finalizzati a specifici obiettivi di promozione dello sviluppo locale, è stata riaffermata nel collegato alla legge finanziaria per il 1997;

che il CNEL, quale sede di concertazione tra le parti sociali (anche a livello locale), ha adempiuto ad una funzione essenziale nella procedura per la concreta attuazione dei patti territoriali, in coerenza con il ruolo di rilievo costituzionale sancito dall'articolo 99 della Costituzione e precisato dalla legge n. 936 del 1986;

rilevato:

che il CIPE, con delibera del 12 luglio 1996, ha approvato i criteri e le modalità di attuazione dei patti territoriali;

che la Corte dei conti in sede di controllo, nell'adunanza del 14 novembre 1996, non ha proceduto alla registrazione della suddetta delibera, sollevando una serie di rilievi sui quali ha chiesto chiarimenti all'amministrazione;

che tali rilievi appaiono discutibili (soprattutto per quanto riguarda la ipotizzata duplicazione di interventi di finanziamento), mentre possono comunque avere effetti devastanti laddove, di fatto, contestano il ruolo e le competenze del CNEL;

che comunque l'intervento della Corte dei conti impedisce la concreta attuazione dei patti territoriali (Siracusa ed Enna) approvati dal CIPE il 18 dicembre 1996 e preclude la definizione di altri patti territoriali relativi ad aree a forte arretramento sociale ed economico (Nuoro, Madonie, Caltanissetta), privando queste zone di progetti e risorse finanziarie per una concreta prospettiva di sviluppo;

che i tempi e le remore degli apparati dello Stato agiscono negativamente sugli intendimenti delle istituzioni locali e delle parti sociali, e in particolare deprimono la volontà degli imprenditori che responsabilmente decidono di investire sui patti territoriali,

si chiede di conoscere:

le valutazioni del Governo in ordine ai rilievi formulati dalla Corte dei conti, in particolare in relazione al ruolo da riconoscere al CNEL;

se non si rilevi una contraddizione tra l'esigenza della tempestiva attuazione degli strumenti di promozione dello sviluppo per restituire fiducia a zone del paese compresse da un'intollerabile emergenza economica e sociale ed i tempi della burocrazia, che fa decorrere oltre un mese tra l'adozione della decisione (14 novembre 1996) e il deposito della stessa (18 dicembre 1996);

quali interventi si intenda porre in atto per garantire comunque la piena tempestiva attuazione dei patti approvati dal CIPE e di quelli in corso di approvazione;

in quale modo si ritenga di dover intervenire al fine di garantire il ruolo senz'altro positivo svolto dal CNEL per la realizzazione dei patti territoriali, scongiurando immotivati e discutibili tentativi di esclusione di tale organo di rilievo costituzionale da uno strumento di programmazione negoziata che richiede particolari requisiti di competenza ed efficienza.

(4-06239)

(4 giugno 1997)

RISPOSTA. - Per delega ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri si risponde all'interrogazione in oggetto, facendo preliminarmente presenti le ultime disposizioni dettate in materia di snellimento delle procedure di accesso, di formazione ed approvazione dei patti territoriali.

Al riguardo si ricorda che la materia risulta ora regolata dalla legge n. 662 del 1996, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica», all'articolo 2, comma 203, e seguenti.

Alla lettera *d*) del citato comma 203 viene definito «patto territoriale» l'accordo promosso da enti locali, parti sociali, o altri soggetti pubblici o privati relativo all'attuazione di un programma di interventi caratterizzato da specifici obiettivi di sviluppo locale con i contenuti di cui alla lettera *c*) del medesimo comma concernente «l'accordo programma quadro».

Si sottolinea che nella predetta lettera *c*) evincono procedure semplificate, in particolare: nel punto 1 dove si dispone che nella formazione dell'accordo di programma devono essere fornite indicazioni delle attività e degli interventi da realizzare con i relativi tempi e modalità di attuazione e con i termini ridotti per gli adempimenti procedurali, e nel punto 4 dove è previsto l'utilizzo di eventuali conferenze di servizi e convenzioni necessarie per l'attuazione dell'accordo.

Inoltre, limitatamente alle aree di cui alla lettera *f*) del comma 203, gli atti di esecuzione dell'accordo-quadro possono derogare alle norme ordinarie di amministrazione e contabilità, salve restando le disposizioni in materia di concorrenzialità e trasparenza e nel rispetto della normativa comunitaria in materia di appalti.

È necessario sottolineare che, ai sensi del comma 204, agli interventi di cui alle lettere *d*) e *f*) «patti territoriali e contratti di area» del comma 203, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui alla lettera *c*) del medesimo comma dirette ad uno snellimento ed una semplificazione delle procedure.

Nel comma 209 viene altresì stabilito che restano in vigore le delibere del CIPE di disciplina della programmazione negoziata; pertanto la materia, che, nelle more delle eventuali modifiche, ha continuato ad essere regolata dalle delibere CIPE del 10 maggio 1995, del 20 novembre 1995 e del 12 luglio 1996, risulta ora disciplinata da una nuova regola-

mentazione disposta dal CIPE con delibera del 21 marzo 1997, registrata dalla Corte dei conti il 23 aprile 1997 (in *Gazzetta Ufficiale* n. 105 dell'8 maggio 1997).

Tale delibera detta le modalità di applicazione di tutti gli specifici strumenti della programmazione negoziata, quali le intese istituzionali di programma, gli accordi di programma, i contratti di programma, i patti territoriali ed i contratti d'area, regolando così tutti gli interventi per lo sviluppo che coinvolgono una molteplicità di soggetti privati e pubblici e che comportano attività decisionali complesse e la gestione unitaria delle risorse finanziarie. La delibera medesima, molto articolata, chiarisce definitivamente, alla stregua peraltro della citata disciplina normativa, due aspetti importanti:

a) la possibilità di applicare gli strumenti negoziali su tutto il territorio nazionale, ferma restando la riserva del finanziamento pubblico per le aree depresse;

b) la possibilità di attivare in via amministrativa anche nuove tipologie negoziali, pure al di fuori di quelle previste ordinariamente, flessibilizzando gli strumenti in ragione delle concrete necessità ed opportunità locali.

La intervenuta sistemazione concettuale e la precisazione delle modalità attuative inerenti ai diversi istituti della programmazione negoziata, con la individuazione, quanto ai patti territoriali, del ruolo di concertazione tra le parti sociali affidato al CNEL, chiariscono definitivamente natura, presupposti e procedure di tali strumenti di sviluppo economico e sociale e pongono le basi per la loro diffusione in tutte le aree interessate del territorio nazionale.

Per quanto, in particolare, concerne i patti territoriali relativi ad Enna e Siracusa, si fa presente che la delibera CIPE del 18 dicembre 1996 riguardante gli stessi è stata registrata dalla Corte dei conti in data 22 maggio 1997.

Si comunica inoltre che il CIPE, nella riunione del 23 aprile 1997, ha approvato i seguenti patti territoriali:

- area di crisi di Brindisi;
- comprensorio delle Madonne;
- provincia di Vibo Valentia;
- provincia di Nuoro;
- provincia di Lecce;
- provincia di Caserta;
- provincia di Benevento.

Le relative deliberazioni sono state successivamente registrate dalla Corte dei conti in data 17 luglio 1997 e pubblicate sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - serie generale - del 31 luglio 1997.

Il CIPE ha infine approvato, in data 26 giugno 1997, i patti territoriali di Palermo, del Miglio D'Oro e di Caltanissetta.

*Il Sottosegretario di Stato per il bilancio
e la programmazione economica*

MACCIOTTA

(7 agosto 1997)

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

che il Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e le regioni meridionali hanno siglato di recente un accordo per un piano di interventi infrastrutturali al Sud;

che da tale accordo è stato escluso il completamento della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera per un importo previsto di circa 120 miliardi;

che le opere di costruzione della tratta, che nelle previsioni sarebbe dovuta costare circa 500 miliardi, hanno comportato fino alla loro sospensione una spesa di circa 380 miliardi;

che l'accordo siglato adesso prevede per la tratta Ferrandina-Matera il solo finanziamento, per un importo di 50 miliardi, delle opere di progettazione per il percorso ancora da realizzare;

che nessun impegno viene assunto per i rimanenti 70 miliardi in previsione;

che lo scrivente aveva già sollecitato, nel mese di luglio, il Ministro dei trasporti, non ottenendo alcuna risposta,

si chiede di sapere:

per quali motivi sia stato escluso dall'accordo il finanziamento complessivo della tratta Ferrandina-Matera;

quali provvedimenti si intenda assumere tempestivamente per consentire il completamento di tale tratta ferroviaria, che toglierebbe dall'isolamento l'unico capoluogo di provincia in Italia a non essere collegato alla rete nazionale dei trasporti su rotaia.

(4-01989)

(26 settembre 1996)

RISPOSTA. – Il contratto di programma 1994-2000 sottoscritto in data 25 marzo 1996 tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato spa prevede il completamento della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella.

Sono già stati utilizzati finanziamenti per 350 miliardi per il completamento di oltre il 90 per cento delle opere civili e per quello della galleria «Miglionico» (il cui scavo, lungo 6.500 metri, è stato completato sin dal mese di gennaio). Nel contempo si sta procedendo per l'avvio dei lavori per la posa in opera dei binari, l'elettrificazione della linea e la realizzazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza.

Le Ferrovie dello Stato prevedono di concludere i lavori civili entro l'anno in corso e quelli relativi all'elettrificazione entro la fine del 1998.

Per la realizzazione della linea il costo complessivo previsto è di 520 miliardi.

In aggiunta al citato contratto di programma, e a valere sui fondi della legge n. 550 del 1995 (quota riservata al Mezzogiorno), è stato previsto uno studio di fattibilità tecnico-economica per la prosecuzione della linea fino ad Altamura, come specificamente richiesto dalla regione Basilicata.

L'effettiva destinazione dei fondi recati dalla citata legge n. 550 del 1995, sotto forma di programma di interventi, deve essere sottoposta all'esame del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari per divenire *addendum* al citato contratto di programma.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(23 luglio 1997)

MONTELEONE. – *Al Ministro per le politiche agricole.* –
Premesso:

che numerose aziende agricole del Mezzogiorno d'Italia si trovano in una situazione gravissima perchè rimaste creditrici di svariati miliardi dopo aver realizzato interventi per il miglioramento delle produzioni che dovevano essere assistiti da finanziamenti comunitari;

che queste aziende, infatti, aderirono al Programma operativo per il miglioramento delle produzioni tipiche del Mezzogiorno e dello sviluppo delle colture alternative, in esecuzione del Programma operativo multiregionale «Obiettivo 1», approvato dalla Commissione delle Comunità europee con decisione n. 91 IT06005 del 29 novembre 1991, ai sensi del Regolamento CEE n. 2052/88;

che in questo quadro giuridico di riferimenti le aziende risultarono beneficiarie delle attività previste dal sottoprogramma 1, misura n. 2, relativo agli interventi finalizzati al miglioramento qualitativo attraverso la riconversione colturale;

che quale destinatario dell'attuazione di tale programma venne scelto il consorzio Unioncoop società cooperativa a responsabilità limitata – consorzio regionale di promozione cooperative e commercializzazione prodotti agricoli – con sede legale in Potenza, alla via Di Giura, in forza dei decreti emessi dal Ministero dell'agricoltura n. 1716 del 29 settembre 1992 e n. 486 del 7 ottobre 1993;

che i detti decreti, nel fissare l'onere della gestione dei sottoprogrammi e delle relative misure per un importo complessivo di contributi pubblici per lire 75.363.500.000 (lire 51.556.400.000 dell'Unione europea e lire 23.807.100.000 dello Stato italiano), prevedevano che il consorzio attuatore, prima di incassare le somme, fornisse idonea garanzia fideiussoria (articolo 5) e definivano le procedure per la erogazione dei contributi;

che la liquidazione finale di tali contributi era condizionata dalla certificazione dell'apposita commissione mista, attestante la regolare esecuzione delle opere;

che la Unioncoop, in esecuzione di detti decreti, a garanzia del buon fine dell'affidamento del contributo pubblico, indicava quale fideiussore l'Istituto finanziario per lo sviluppo delle economie locali (FISVI spa), con sede in Potenza;

che detti contratti di garanzia vennero sottoscritti in data 17 dicembre 1995 dal legale rappresentante della FISVI signor Saverio Lamiranda;

che dopo una prima iniziale erogazione delle anticipazioni in favore delle aziende beneficiarie l'Unioncoop non ha più versato nè acconti nè saldo finale dei contributi, pur in presenza della certificazione della regolare esecuzione delle opere, ultimate, in massima parte, nella prima metà dell'anno 1996;

che il soggetto attuatore ha motivato i mancati versamenti dichiarando di non essere più nella materiale disponibilità delle somme trasmesse dal Ministero, perchè stranamente accreditate alla FISVI e, da questa finanziaria, depositate su un proprio conto acceso con il Banco di Napoli e da questo istituto incamerate a copertura della pesante creditoria vantata nei confronti del disinvolto istituto finanziario;

che il Ministero, informato di questa incredibile vicenda, in data 20 gennaio 1997 finalmente ha diffidato l'Unioncoop a dare, entro 30 giorni, tempestivo e preciso seguito alle legittime richieste delle aziende agricole, poi in data 13 giugno 1997 ha ripiegato su una ulteriore verifica amministrativo-contabile per giungere in seguito alla eventuale soddisfazione dei crediti vantati dai soggetti beneficiari;

che da questo quadro singolare emerge che le aziende agricole interessate risultano pesantemente esposte presso gli istituti di credito per gli investimenti realizzati da oltre un anno e non hanno alcuna garanzia della certezza e dei tempi della erogazione dei versamenti dovuti dal soggetto attuatore,

si chiede di conoscere:

quali iniziative concrete il Ministro, nell'ambito dei suoi poteri di controllo, abbia esercitato o stia esercitando per riportare sui binari della legittimità la disinvolta azione del soggetto attuatore Unioncoop società cooperativa a responsabilità limitata e del suo particolare garante FISVI spa;

quali ragioni ostino perchè il Ministero non abbia attivato la procedura coattiva nei confronti del soggetto garante, in presenza di una evidente inadempienza del soggetto attuatore;

quali somme siano state erogate alla Unioncoop nella qualità di soggetto attuatore e quali somme risultino ancora nella materiale disponibilità del Ministero, e ciò al fine di rasserenare le aziende agricole interessate, rimaste pesantemente danneggiate da questi strani ed assurdi rapporti incrociati tra Unioncoop, FISVI, Banco di Napoli e Ministero.

(4-06842)

(8 agosto 1997)

RISPOSTA. - Si premette che il programma affidato all'Unioncoop prevedeva contributi per l'attuazione di interventi nel comparto ortofrutticolo mirati alla riconversione colturale, alle ricerche di mercato, allo sviluppo del marchio e all'adeguamento dell'impiantistica per un investimento globale di lire 109.015.800.000, delle quali lire 51.556.4000.000 di contributo comunitario e lire 23.807.100.000 di contributo nazionale, ripartite su tre annualità di spesa.

Gli importi finora corrisposti per l'attuazione del programma ammontano, allo stato, complessivamente a lire 43.830.730.000 e sono stati

regolarmente accreditati dal Ministero all'Unioncoop, a seguito di verifiche in loco delle attività realizzate.

Ciò premesso, si rappresenta che gli Uffici del Ministero svolgono una complessa e puntuale attività di controllo e di rendicontazione degli interventi realizzati, anche in collaborazione con gli organi comunitari.

In tale ambito detti uffici hanno riscontrato in tempi recenti - le verifiche contabili si sono concluse nello scorso mese di giugno - la incompleta effettuazione dei pagamenti da parte della UNioncoop, unico soggetto responsabile di tali operazioni, al quale sono state fatte pervenire indicazioni e richiami in vista del completamento delle operazioni di pagamento.

In proposito si deve precisare che la partecipazione della FISVI in qualità di garante è conseguita ad una precisa richiesta da parte della stessa Unioncoop, cui il Ministero ha aderito previa verifica della sussistenza dei requisiti di legge.

Nulla ostando dal punto di vista formale, si è ritenuto utile poter usufruire delle garanzie prestate da un altro soggetto operante nel settore delle intermediazioni finanziarie.

Visto il non felice esito della vicenda e non disponendo il Ministero, allo stato, di alcun potere sostitutivo nei confronti dei soggetti attuatori del programma e a favore dei soggetti beneficiari del finanziamento, questa amministrazione ha provveduto ad investire della questione l'Avvocatura generale dello Stato perchè questa si attivi a tutela dell'interesse generale alla corretta gestione dei fondi destinati all'ausilio finanziario pubblico.

Il Ministro per le politiche agricole

PINTO

(8 agosto 1997)

NAPOLI Roberto, BIASCO, BOSI, BRIENZA, CIRAMI, DE SANTIS, D'ONOFRIO, FAUSTI, FUMAGALLI CARULLI, LOIERO, MINARDO, NAPOLI Bruno, NAVA, SILIQUINI, TAROLLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* - Premesso:

che la legge n. 833 del 1978 ha ravvisato nelle funzioni medico-legali una precipua competenza in ambito pubblico;

che l'articolo 13 della legge n. 222 del 1984 ha previsto l'applicazione ai medici previdenziali dipendenti dell'INPS e dell'INAIL degli istituti normativi propri dei medici dipendenti del Servizio sanitario nazionale;

che sono intervenute ulteriori norme relative ai medici del Servizio sanitario nazionale con i decreti legislativi n. 502 del 1992 e n. 517 del 1993;

che sono in fase di conclusione i rinnovi contrattuali in sede ARAN e in particolare quelli dell'area dirigenziale del comparto enti pubblici non economici;

che risulta agli interroganti che in sede ARAN si sostiene che, tramite lo strumento dell'accordo contrattuale, sia possibile l'abolizione di specifiche norme di legge, quale, ad esempio, l'articolo 13 sopracitato, peraltro, mai abrogate dal Parlamento;

che esisterebbero quindi irregolarità nell'operato dell'ARAN che, quale ente sussidiario delle amministrazioni, non può in alcun modo arrogarsi prerogative non proprie, andando a pregiudicare legittimi interessi di migliaia di lavoratori;

che peraltro la norma in oggetto fu approvata dal Parlamento in risposta ad esigenze tuttora vigenti, di garanzia ed efficienza e a tutela di istituzioni previdenziali pubbliche preposte all'accertamento delle invalidità;

si chiede di sapere quali interventi urgentissimi si intenda adottare per cercare di riportare l'azione di definizione contrattuale dell'ARAN nella sua giusta sfera di competenza, che non può consistere nella definizione dell'efficacia di generali norme di legge.

(4-02547)

(24 ottobre 1996)

SALVATO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali. – Premesso:

che è in discussione il rinnovo del contratto nazionale dei medici della pubblica amministrazione (INPS e INAIL essenzialmente);

che la legge n. 833 del 1978 ha indicato, nelle funzioni medico-legali, una precipua competenza in ambito pubblico;

che l'articolo 13 della legge n. 222 del 1984 ha previsto, per i medici INPS e INAIL, l'applicazione delle norme che regolano l'attività degli altri medici, dipendenti del Servizio sanitario nazionale;

che ulteriori normative in materia sono state introdotte dai decreti legislativi n. 502 del 1992 e n. 517 del 1993;

che questa tematica rientra nel decreto legislativo n. 29 del 1993;

considerato:

che il citato rinnovo contrattuale, avvenuto senza la firma delle associazioni di categoria dei medici in oggetto, non deve autorizzare a separare la posizione dei medici della pubblica amministrazione da quella dei medici ospedalieri, a cui sono sempre stati legittimamente associati (provenendo peraltro in molti dalle fila di questa categoria);

che, a quanto risulta all'interrogante, in sede ARAN si sostiene che, con l'accordo contrattuale, si può disattendere e contraddire totalmente l'articolo 13 della legge n. 222 del 1984;

rilevato che nessuna nuova legge ha mai abrogato l'articolo 13 della legge n. 222 del 1984 e che, come è ovvio, solo il Parlamento potrebbe farlo e non ha dimostrato di volerlo fare,

si chiede di sapere se si intenda intervenire urgentemente per chiarire questa delicatissima situazione, che pregiudica gli interessi di migliaia di lavoratori, pone un ulteriore ostacolo all'attività di chi opera

nel settore delle pensioni e dell'invalidità, punisce una categoria di medici tra cui ci sono molti che, a suo tempo, hanno scelto il servizio pubblico, rifiutando il doppio lavoro, vede un ente sussidiario delle amministrazioni, quali è l'ARAN, proporre di scavalcare leggi dello Stato tuttora vigenti.

(4-02581)

(28 ottobre 1996)

RISPOSTA. (*) – In risposta ai quesiti posti va in primo luogo precisato che la cosiddetta privatizzazione del pubblico impiego, introdotta con la legge 23 ottobre 1992, n. 421, e con il decreto legislativo 29 febbraio 1993, n. 29, e successive modifiche, è caratterizzata fondamentalmente dalla «contrattualizzazione» del rapporto di lavoro pubblico, che il predetto decreto attua rimettendo un'ampia area della disciplina dello stato giuridico e del trattamento economico dei dipendenti pubblici alle pattuizioni tra l'ARAN e la parte sindacale e restringendo notevolmente le materie riservate alla legge (tra queste, l'organizzazione, il reclutamento del personale, la responsabilità ed incompatibilità ed i diritti di libertà del lavoratore).

Con il decreto legislativo n. 29 del 1993 è stata in particolare inserita tra le materie affidate al confronto tra le parti quella – precedentemente definita con legge – del trattamento economico e normativo, con la riserva che solo per le materie non contemplate nel contratto continuassero a restare in vigore le leggi preesistenti, comunque, ai sensi dell'articolo 72 del predetto decreto legislativo, rese inefficaci al termine della seconda tornata contrattuale.

I contratti collettivi sono stipulati, ai sensi dell'articolo 45 del decreto legislativo 29/93, per i comparti comprendenti settori omogenei o affini, con una autonoma area di contrattazione per il personale dirigenziale (articolo 46 del decreto legislativo n. 29 del 1993).

Nel caso di specie, va precisato che il personale di cui alle interrogazioni fa parte del comparto degli enti pubblici non economici il cui contratto collettivo nazionale di lavoro riunisce nella medesima area di contrattazione la dirigenza e le specifiche tipologie professionali.

Il contratto del comparto attualmente in vigore, stipulato in via definitiva l'11 ottobre 1996, a seguito dell'autorizzazione alla sottoscrizione approvata dal Consiglio dei ministri in data 12 settembre 1996, secondo le procedure previste dall'articolo 51, comma 1, del citato decreto legislativo n. 29 del 1993, ha come destinatari anche i medici-legali degli enti previdenziali, coerentemente con gli atti e le direttive con cui il Governo ha definito gli interlocutori dell'ARAN nella negoziazione.

Il contratto collettivo nazionale di lavoro del suddetto comparto, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 4 novembre 1996, n. 187, nel disciplinare in via transitoria il trattamento giuridico ed economico del per-

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

sonale medico e veterinario (articolo 94) ha rinviato ad un successivo accordo tra le parti la definizione di una specifica disciplina che regolamenti compiutamente il rapporto di lavoro di dette figure professionali, con espresso riferimento alla disciplina contrattuale dell'area medica del Servizio sanitario nazionale ed ai decreti legislativi n. 502 del 1993 e n. 517 del 1994, che costituiscono il fondamento, nel rispetto delle esigenze organizzative e funzionali, degli enti interessati.

In applicazione di quanto previsto dall'articolo 94 del contratto collettivo nazionale di lavoro, in data 23 gennaio 1997 è stato siglato un accordo fra le parti, attualmente alla registrazione della Corte dei conti, che prevede l'inquadramento di assistenti ed aiuti nel I livello dirigenziale e dei primari nel II livello dirigenziale.

Nella sostanza, occorre evidenziare che – secondo l'impostazione seguita dall'ARAN nel sistema del disegno legislativo n. 29 del 1993 – il mantenimento dell'equilibrio tra i trattamenti giuridici ed economici dei medici previdenziali e quello dei medici del Servizio sanitario nazionale, finora assicurato attraverso il rinvio di cui all'articolo 13 della legge n. 222 del 1984, risulta garantito anche mediante l'utilizzazione della contrattazione collettiva nazionale di comparto, unico strumento istituzionale idoneo a disciplinare gli interessi del personale appartenente alla pubblica amministrazione, com'è stato riconosciuto dal Dipartimento della funzione pubblica e dalla Corte dei conti.

Per quanto sopra detto, gli obiettivi ed i contenuti dell'articolo 13 della legge n. 222 del 1984 – la cui disapplicazione non è affatto disposta dall'articolo 96 del contratto – si stanno realizzando proprio con l'attuazione del già citato articolo 94 del contratto collettivo nazionale di lavoro dell'11 ottobre 1996.

*Il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica
e gli affari regionali*

BASSANINI

(7 agosto 1997)

NIEDDU. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* –
Premesso:

che nonostante i conclamati piani di rilancio dell'Ente poste il rapporto finale tra i costi e i benefici della gestione risulta ampiamente negativo;

che, a fronte di un taglio di 30.000 lavoratori in tre anni per il blocco del *turn-over* e di un aumento del 20 per cento della produttività, si paventa il pericolo che il «servizio universale», proprio del servizio postale, sia profondamente sconvolto fino ai limiti della soppressione stessa;

che tale appare la logica che punta alla generalizzata ulteriore riduzione dei servizi, da attuarsi attraverso la chiusura di uffici e la riduzione di attività nelle zone «meno convenienti»;

che questa scelta, se confermata, pregiudica irreversibilmente la qualità del servizio postale nel nostro paese con la chiusura di circa 4.000 uffici postali su 14.300;

che a pagarne le conseguenze sarebbero prevalentemente i cittadini dei piccoli comuni; non a caso le associazioni dei consumatori e l'associazione nazionale comuni d'Italia hanno pubblicamente e formalmente aderito alla mobilitazione nazionale indetta dalle organizzazioni sindacali il 17 marzo 1997;

che, in particolare, nelle aree deboli del Mezzogiorno, che già hanno perso numerosi servizi come scuole, caserme, autolinee, ferrovie, agenzie bancarie, uffici finanziari e giudiziari, ciò si tradurrà in una accentuazione delle già esigue strutture dei servizi e delle precarie condizioni sociali delle categorie più esposte come gli anziani;

che, specificamente in Sardegna, l'Ente poste si prepara a tagliare 600 posti di lavoro, 174 uffici postali, corrispondenti al 40 per cento del totale, concentrati soprattutto nelle zone rurali,

l'interrogante chiede di sapere quali determinazioni il Governo abbia intenzione di assumere in ordine ai problemi richiamati.

(4-04950)

(20 marzo 1997)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 2, comma 23, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, l'Ente poste italiane ha presentato un «piano di impresa» per gli anni 1997-1999 nel quale vengono prefigurate le alternative possibili per raggiungere l'obiettivo indicato dalla stessa legge, che è quello di arrivare alla trasformazione dell'ente medesimo in società per azioni entro il 1997.

Tale piano pone come presupposto per il raggiungimento degli obiettivi, la netta separazione tra i contenuti imprenditoriali dell'attività postale e i contenuti sociali propri del servizio pubblico come, del resto, è previsto dalla citata legge n. 662 del 1996.

Ne discende che l'onere improprio legato allo svolgimento del servizio universale deve essere assunto dalla collettività e, a tale proposito, il piano triennale, nell'indicare i provvedimenti ritenuti necessari al riassetto dell'azienda, prospetta tre diverse ipotesi alternative per raggiungere l'obiettivo finale dell'equilibrio finanziario e la contemporanea efficienza dei servizi.

Le possibilità indicate sono: l'assunzione diretta in via compensativa degli oneri in capo al bilancio dello Stato, un meccanismo di riequilibrio tariffario a favore dell'ente (a parziale compensazione degli oneri in questione), o infine, il ridimensionamento dell'area di distribuzione finale.

Considerato che il decreto-legge n. 79 del 1997 ha autorizzato l'ente a rideterminare in aumento le tariffe dei servizi postali e di bancoposta entro il limite massimo del 10 per cento dei proventi, sembra aver implicitamente indicato come percorribile la seconda ipotesi.

Nel suddetto contesto il documento propone una propria maggiore presenza sul mercato ed un'offerta ancora più diversificata di servizi per venire incontro alle esigenze dell'utenza: ne deriva che non rientra nella strategia perseguita dal ripetuto ente la contrazione dei propri punti di esercizio.

Per quanto sopra si può affermare che le notizie riguardanti la presunta volontà di procedere alla chiusura di 174 uffici postali nell'ambito della sede della Sardegna risultano prime di fondamento.

Il Ministro delle comunicazioni
MACCANICO

(4 agosto 1997)

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

che è in atto una sempre maggiore apertura tra la Repubblica popolare cinese ed il mondo occidentale quale fondamento per una sempre migliore cooperazione tra i popoli e certezza di progresso di pace e stabilità;

che in particolare gli scambi scientifici, culturali, economici e commerciali tra l'Italia e la Repubblica popolare cinese, grazie anche a uomini lungimiranti quali il compianto ex Presidente del Senato senatore Vittorino Colombo, che fu antesignano dell'attenzione dell'Italia verso il grande paese della Repubblica popolare cinese, stanno avendo proficui e soddisfacenti sviluppi;

che questi rapporti ormai solidi e irreversibili consentono di avere scambi di opinioni franchi e costruttivi e contatti su temi di ampia portata mondiale volti al consolidamento delle tendenze di sviluppo e di pace, facendo salvo il reciproco rispetto e l'assoluta non ingerenza nei rispettivi affari e gestioni interne;

che il Governo cinese attribuisce sempre importanza allo sviluppo delle relazioni con l'Italia e il popolo cinese nutre particolare simpatia verso il popolo italiano;

che anche il capo della chiesa cattolica, Sua Santità Giovanni Paolo II, rivolgendosi alle autorità cinesi ha confermato l'esigenza di garantire nel paese la libertà religiosa aggiungendo che i cattolici possono contribuire allo sviluppo sociale di quella nazione senza interferenza negli affari interni;

che il dialogo e i segnali in concrete libertà per soggetti che intendono coltivare ed esprimere le proprie esigenze di ordine culturale e spirituale sono avvenuti e sono tuttora in atto;

che in base al rispetto reciproco, alla non interferenza negli affari interni, al mutuo beneficio e alla compatibilità si stanno stabilendo sempre più forti relazioni amichevoli di stabile cooperazione anche in prospettiva di lungo termine tra Italia e la Repubblica popolare cinese;

considerato che al fine di rafforzare ulteriormente le già solide relazioni tra Italia e Repubblica popolare cinese potrebbe essere oltremodo fecondo anche l'ulteriore reciproco raffronto dell'esteso concetto della dimensione culturale della persona umana nell'ampia complementarietà biologica, psicologica e spirituale;

si chiede di sapere:

quali atteggiamenti siano in atto nelle differenti possibili sedi per sviluppare ulteriormente il dialogo sui temi della libertà della persona umana in tutte le sue espressioni;

quale ruolo in sede di rapporti internazionali si intenda svolgere in relazione ai più recenti segnali per un ulteriore sviluppo delle espressioni spirituali della persona umana;

quali siano stati e quali siano in prospettiva gli atteggiamenti sul tema delle espressioni di libertà religiosa anche in previsione dei reciproci e futuri contatti.

(4-05568)

(30 aprile 1997)

RISPOSTA. - In merito ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti si fa presente che, nel quadro dell'intensificazione dei rapporti con la Cina, il Governo italiano annette la massima importanza alla problematica del rispetto dei diritti dell'uomo. Il raggiungimento di progressi concreti in tale settore è una delle finalità principali del dialogo tra la Cina e l'Italia, come anche tra la Cina e l'Occidente in generale.

L'Italia condivide infatti la concezione secondo cui, al di là delle specificità locali e del rispetto che deve essere accordato all'autonomia degli Stati nelle questioni di loro competenza interna, esistano certi valori trascendenti della persona umana che hanno una valenza universale. La promozione di questi valori, tra cui anche il rispetto della persona umana in tutte le sue espressioni, come anche quello della libertà religiosa, è quindi un impegno costante della politica estera del Governo italiano.

Il nostro paese non ha mancato, quando è stato necessario, di esprimere preoccupazione alle autorità cinesi, nelle forme ritenute più conformi alle circostanze, su eventuali episodi di violazione dei diritti umani. Esso ha anche preso nota degli sviluppi positivi in Cina, tra cui il recente annuncio da parte delle autorità di Pechino di un loro orientamento favorevole ad aderire ai Patti delle Nazioni Unite sui diritti civili e politici e sui diritti economici sociali e culturali. Anche la recente revisione in Cina del codice di procedura penale e del codice penale, costituiscono dei passi nella giusta direzione.

Anche se nelle intese fino ad oggi sottoscritte tra l'Italia e la Cina nell'ambito della cooperazione culturale, scientifica e tecnologica non sono menzionati i temi della libertà della persona umana e delle espressioni spirituali e religiose, il Ministero degli esteri ha introdotto tali tematiche nelle commissioni miste culturali, negoziandone l'inserimento negli strumenti pattizi bilaterali.

In tale prospettiva, si potrà esaminare con i rappresentanti cinesi, con i quali si negozierà, nel corso del 1998, il nuovo programma esecutivo dell'accordo culturale, l'inserimento di un capitolo sulla promozione di attività culturali che abbiano l'obiettivo di consolidare la lotta contro il razzismo e l'intolleranza e di rafforzare la protezione dei diritti umani. Ciò, analogamente a quanto è stato fatto recentemente con la Repubblica vietnamita in fase di redazione del programma esecutivo dell'accordo culturale con il nostro paese.

Anche il potenziamento dell'interscambio economico-commerciale fra l'Italia e la Cina, ricordato dagli onorevoli interroganti, va posto in relazione a tutti quei fattori che hanno reso possibile l'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 specificatamente l'Italia, si ricorda che sono da tempo in vigore gli accordi in materia di protezione degli investimenti e di doppie imposizioni); 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.

In conclusione, si desidera sottolineare come, nella promozione dei principi fondamentali concernenti la salvaguardia della dignità umana e la libertà religiosa, l'Italia ritenga indispensabile mantenere un approccio adatto alle circostanze specifiche esistenti in ogni paese. È indubbia in effetti l'esigenza di ricercare in tema dei diritti dell'uomo prima di tutto risultati concreti, evitando in particolare di confinare l'azione in iniziative di carattere meramente declaratorio, soprattutto quando questa azione non conduce a risultati.

Infine, con particolare riguardo all'esercizio della libertà religiosa, il Governo italiano segue con attenzione lo sviluppo del dialogo tra Pechino e la Santa Sede, reso difficile, tra l'altro, anche dalla presenza, in seno alla cosiddetta Chiesa cattolica «sotterranea» fedele al magistero del Papa, di posizioni poco inclini al compromesso con la Chiesa cattolica «patriottica» subordinata alle direttive del Partito comunista cinese.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
TOIA

(30 luglio 1997)

PIATTI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che il comune di Casalpusterlengo (in provincia di Lodi) segnalava al Ministero dell'interno sin dal 1990 l'esigenza di istituire un di-

staccamento permanente dei vigili del fuoco in quella città per superare i limiti del «distaccamento volontario» e coordinare meglio gli interventi nei 27 comuni circostanti;

che nel 1990 in risposta a tale richiesta il comando dei vigili del fuoco di Milano ribadiva la necessità che tale sede fosse «inserita tra quelle da trasformare in sede permanente»;

che il comando dei vigili del fuoco di Milano sollecita nuovamente «la trasformazione del distaccamento di Casalpusterlengo in sede permanente» decidendo provvisoriamente un presidio con personale del distaccamento di Lodi, limitatamente alle ore diurne;

che la provincia e la prefettura di Lodi nel 1995 sollecitavano nuovamente tale richiesta, sia perchè Casalpusterlengo, Codogno (che insieme ospitano 30.000 abitanti) e il «basso» Lodigiano distano da Lodi e dalla sede del comando dei vigili del fuoco 25-30 chilometri, sia perchè numerosissimi e rilevanti sono stati gli incidenti accaduti sulla ferrovia Milano-Bologna e sull'attigua autostrada e nei comuni dell'area di Casalpusterlengo (più di 500 interventi nel 1996);

che anche il comando dei vigili del fuoco di Lodi costituitosi nel frattempo con la nuova provincia sollecita tale questione all'ispettorato regionale dei vigili del fuoco di Milano segnalando anche la presenza in quell'area di numerosi insediamenti industriali a rischio (DAC, Sovegas, eccetera) e ricevendo un'attenzione positiva a tali motivazioni;

che un nuovo grave incidente è avvenuto nei giorni scorsi con un incendio che ha minacciato di distruggere un ospizio delle suore a Codogno, mettendo a rischio vite umane, e che ha visto i vigili del fuoco di Lodi intervenire obbligatoriamente con notevole ritardo per l'enorme distanza esistente fra le due città;

che da oltre cinque anni anche il comando di Lodi deve sopperire, con proprio personale, a tali carenze esistenti nel basso Lodigiano dove sarà localizzato, nei plessi ospedalieri di Casalpusterlengo o di Codogno, un dipartimento d'emergenza che per funzionare correttamente, non potrà prescindere da interventi efficaci dei vigili del fuoco e della protezione civile,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro dell'interno intenda accogliere l'esigenza di trasformare il distaccamento volontario di Casalpusterlengo in permanente come sollecitato più volte dalla provincia di Lodi, dalla prefettura, dal comando dei vigili del fuoco di Lodi, dalle organizzazioni sindacali e dai 27 comuni al fine di tutelare meglio la sicurezza dei cittadini, realizzando così tempestivi interventi e una più efficace collaborazione tra vigili del fuoco a tempo pieno e volontari.

(4-04406)

(26 febbraio 1997)

RISPOSTA. – L'istituzione di nuovi distaccamenti di vigili del fuoco sul territorio nazionale è problema che da tempo si pone all'attenzione dell'amministrazione dell'Interno.

La carenza degli organici non consente tuttavia, allo stato, di ovviare alle richieste che pervengono sempre più numerose salvo che con

un intervento legislativo non venga disposto un opportuno potenziamento degli organici stessi.

Per quanto concerne il comune di Casalpusterlengo va precisato che nel piano elaborato dall'amministrazione non figura l'istituzione di un distaccamento, tenuto conto che nel comprensorio in parola tale esigenza non si presenta con carattere di assoluta necessità rispetto a quelle, ben più pressanti, che interessano altre zone del territorio nazionale.

È appena il caso di sottolineare che nella stessa regione Lombardia assume attualmente carattere di priorità il potenziamento del comando provinciale dei vigili del fuoco di Lodi al quale si prevede di poter provvedere nel corso del corrente anno attraverso l'utilizzo del personale portato in limitato incremento.

Va comunque precisato che nel comprensorio di Casalpusterlengo opera, attualmente, un presidio volontario.

*Il Ministro dell'interno e per il coordinamento
della protezione civile*
NAPOLITANO

(1° agosto 1997)

PIERONI, SARTO, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, ROCCHI, RONCHI, SEMENZATO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che pochi giorni fa un ETR 460 si è bloccato all'interno di una galleria sulla Firenze-Bologna, con l'albero di trasmissione spezzato o comunque staccatosi dalla giunzione con il carrello; il treno non è stato in grado di ripartire e i passeggeri hanno dovuto attendere un locomotore per il rimorchio del convoglio;

che il guasto sopra descritto, che sembra si sia ripetuto più volte e che probabilmente dipende da un errore progettuale, ha costretto le Ferrovie dello Stato e la FIAT Ferroviaria a ritirare dall'esercizio i sei nuovi Pendolini ETR 460, per sottoporli a un piano di manutenzione straordinaria che prevede la sostituzione di tutti i cuscinetti della trasmissione con un nuovo tipo di cuscinetto;

che l'ETR 460, entrato in servizio da meno di un anno, doveva essere utilizzato su altre tratte oltre che sulla Roma-Milano con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo; in particolare doveva assicurare collegamenti veloci sulle lunghe distanze da nord a sud: ora, mentre le Ferrovie dello Stato garantiscono che il rientro dei sei convogli avverrà entro il mese di giugno 1996, sulla Roma-Milano sono tornati i vecchi Pendolini o i normali convogli intercity;

che, a causa di quanto sopra descritto, è stata anticipata l'entrata in servizio dei tre nuovi ETR 500, originariamente prevista per domenica 2 giugno 1996, in concomitanza con l'inaugurazione del nuovo orario estivo; tuttavia anche uno dei nuovi ETR 500 ha presentato un problema

nei giorni scorsi: un convoglio si è fermato vicino a Bologna per la rottura di una cannetta di lubrificazione, un problema tecnico – eccessiva rigidità della cannetta – che sarebbe già stato noto ai tecnici del Trevi, il consorzio che costruisce la serie ETR, ma di cui non sarebbero stati informati i responsabili delle Ferrovie dello Stato;

che è stato inoltre rinviato a data da destinarsi il collegamento veloce con il Pendolino ETR 470 Milano-Losanna-Ginevra, il cui avvio era previsto per domenica 2 giugno 1996: il consiglio d'amministrazione della Cisalpino, società per azioni composta da Ferrovie italiane, Ferrovie federali svizzere e Ferrovie delle Alpi bernesi, ha così spiegato alla stampa i motivi del rinvio: «Dopo l'esito positivo delle prove effettuate con un treno-test negli scorsi mesi, i primi Pendolini in fase di consegna hanno presentato alcuni problemi al sistema computerizzato installato a bordo. Pertanto... abbiamo chiesto alla FIAT Ferroviaria di sottoporre i treni a ulteriori test»;

che secondo il programma Eurostar la graduale entrata in servizio dei nuovi elettrotreni – gli ETR 500 dovrebbero arrivare al ritmo di due al mese fino all'autunno 1997, per un totale di trenta convogli, ciascuno del costo di circa 30 miliardi – comporterà l'utilizzo dei tradizionali intercity sugli attuali collegamenti classificati «interregionali»: i due tipi di rapidi, Eurostar ed intercity, saranno entrambi utilizzabili solo con pagamento di relativo supplemento, al quale va aggiunta per l'Eurostar la riservazione obbligatoria del posto, il che significa un aumento certo delle tariffe al di là delle autorizzazioni ministeriali;

che intanto subisce un deciso ridimensionamento il numero dei treni destinati all'utenza pendolare: secondo quanto dichiarato alla stampa dal direttore dell'area passeggeri delle Ferrovie dello Stato, Giuseppe Sciarrone, per il trasporto locale le Ferrovie dello Stato spa dipende «dalle scelte ora dello Stato e in futuro delle regioni che lo acquistano. Nel 1995 lo Stato ha comperato 172 milioni di treni/chilometro in servizio locale, nel 1996 – ha affermato sempre Sciarrone – ne compera soltanto 160 milioni. Questo è il punto per le Ferrovie dello Stato: o questi treni/chilometro li compra qualcuno, oppure non si fanno»,

si chiede di sapere:

se non si intenda individuare le responsabilità relativamente ai guasti e alle inefficienze degli ETR sopra descritti intervenendo direttamente sulle Ferrovie dello Stato spa che, al di là della propaganda e nonostante la spesa di denaro pubblico, non sono in grado di garantire agli utenti certezza dei tempi e viaggi senza disagi;

se non si intenda comunque direttamente verificare la validità e l'efficienza del programma Eurostar, tanto più che la sua attuazione comporterà un aggravio di costi per l'utenza;

se si intenda, e con quali modalità, intervenire per evitare il taglio, da parte delle Ferrovie dello Stato spa, del trasporto locale e la sostituzione dei servizi su ferro con gli autobus, considerando anche l'eccessiva mole di traffico su gomma che grava sulle strade italiane, con tutte le conseguenze in termini di incidenti, inquinamento atmosferico e acustico.

(4-00423)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – Risulta che le cause dell'avaria verificatasi al ponte trasmissione di un ETR 460 in servizio sono riconducibili ad un errore di progettazione del fornitore che interessava la fornitura di tutti i ponti.

La decisione di sospendere l'esercizio dei treni e di sottoporli ad interventi di modifica ha consentito di evitare ulteriori possibili disservizi e di contenere i tempi di modifica da parte del fornitore. Il tempo medio di fuori servizio di ciascun ETR 460 è stato di circa due settimane.

Gli ETR 460 hanno maturato, ad oggi, complessivamente più di 1.600.000 chilometri di percorrenza e, da quando è stata introdotta la modifica, non si sono più verificati gli inconvenienti succitati.

Il disservizio verificatosi sull'ETR 500 il giorno 28.5.96, primo giorno di esercizio commerciale, è stato causato dall'avaria di una cannetta di lubrificazione del riduttore, determinata da un errore di realizzazione. Dopo la sostituzione del pezzo difettoso, l'avaria non si è più ripresentata.

Dall'orario estivo '96 sono stati immessi in servizio progressivamente 7 ETR 500 sul percorso Milano-Roma-Milano i quali hanno ad oggi maturato complessivamente 786.000 chilometri.

La commessa relativa agli ETR 470, che è gestita dalle Ferrovie dello Stato spa per conto della Società Cisalpino, prevede tempi di sviluppo uguali a quelli del Pendolino ETR 460, ma le maggiori criticità progettuali, dovute in particolar modo alla realizzazione di un treno bitemensione interoperabile sulla rete italiana e svizzera, hanno causato un ritardo nelle consegne.

Lo scorrimento della data di entrata in servizio dei treni è stato inoltre determinato dalla decisione di far effettuare ai primi treni in consegna un significativo periodo di preesercizio su rete delle Ferrovie dello Stato e su rete CFF. Tale preesercizio si è svolto nel periodo maggio-settembre '96 con una percorrenza complessiva di circa 50.000 chilometri.

Dall'orario invernale '96 sono stati immessi in servizio 4 ETR 470 sulla linea Milano-Ginevra e Milano-Basilea che hanno ad oggi maturato 265.000 chilometri.

Relativamente al programma Eurostar le Ferrovie dello Stato spa hanno fatto presente che è un nuovo modello di offerta commerciale integrata tesa a razionalizzare e valorizzare le risorse disponibili (a livello di infrastrutture, mezzi, tecnologie e personale) e gli investimenti programmati.

Il programma Eurostar si propone di innalzare la qualità complessiva del servizio per rispondere alle esigenze di un mercato viaggiatori particolarmente attento agli *standard* di qualità (velocità, *comfort*, sicurezza) ed, al contempo, diversificare la gamma dei servizi offerti per soddisfare meglio i differenti segmenti di mercato ed acquisire nuove quote di traffico.

Pertanto, con la consegna dei nuovi materiali ETR 500, le Ferrovie dello Stato spa procederanno ad una progressiva sostituzione degli attuali *intercity* a materiale tradizionale sulle direttrici di maggior traffico, con l'obiettivo di conseguire, in attesa della disponibilità delle infrastrut-

ture per l'alta velocità, un impianto diversificato di servizi cadenzati costituiti da:

treni Eurostar, che costituiranno il servizio di base tra i capoluoghi regionali;

treni Intercity, che costituiranno il servizio di base tra le città di minori dimensioni e, nello stesso tempo, di rinforzo ai treni Eurostar.

I materiali *intercity* tradizionali verranno utilizzati su altre linee ferroviarie, le cui tariffe saranno conseguentemente variate in base allo *standard* di qualità offerto.

Relativamente alla obbligatorietà della prenotazione del posto sugli elettrotreni, si fa presente che essa è connessa all'impossibilità di viaggiare in piedi.

In relazione, infine, alle problematiche legate alla sostituzione dei treni meno frequentati con bus, le Ferrovie dello Stato spa hanno fatto presente che nell'orario 1996-97 la stessa è stata determinata dalla necessità immediata di rientro dei costi del servizio di trasporto su ferro in riferimento alla diminuzione dei servizi acquistati con il contratto di servizio, così come previsto dalla legge finanziaria 1998 approvata dal Parlamento.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

PORCARI, MACERATINI, BOSELLO, VERTONE GRIMALDI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che le scorse settimane una delegazione della CIDEA (Confederazione italiana degli esercenti e commercianti) si è incontrata con la comunità italiana in Tunisia per valutare la situazione in cui operano i nostri connazionali in quella Repubblica, in rapporto alla trattativa tra i due Governi in materia di aggiornamento degli accordi di reciprocità;

che gli operatori commerciali e gli imprenditori italiani hanno espresso la propria protesta nei confronti del Governo italiano per le condizioni di sostanziale abbandono in cui sono tenuti dalla madrepatria;

che, in particolare, hanno rilevato come sia inammissibile precludere agli anziani indigenti italiani il diritto alla pensione sociale, con il risultato di farli vivere di donazioni assistenziali, alle quali provvede il resto della comunità italiana a Tunisi;

che la delegazione ha inoltre lamentato il persistente vincolo del contenzioso riguardante la vendita di beni immobili di proprietà italiana, anteriore al 1956, le restrizioni dell'autorità tunisina, nonché la richiesta della imposizione di un fondo italiano che consenta

la vendita immobiliare a prezzi di mercato aperta ad acquirenti stranieri e quindi anche italiani;

che dal verbale dei lavori della sottocommissione italo-tunisina, riunitasi a Tunisi il 28, 29 e 30 ottobre 1996, emerge l'atteggiamento elusivo della parte italiana sul delicato tema della tutela del lavoro autonomo (commercio, industria e artigianato) degli italiani in Tunisia;

che gli immigrati tunisini in Italia oggi godono delle più ampie facoltà di iniziativa imprenditoriale alla pari dei cittadini italiani;

che all'uopo occorrerebbe un sostegno dell'Italia verso una politica di unione e di raccordo delle economie emergenti al di là dei canali consueti della cooperazione, nell'intento di valorizzare le diverse identità;

che a seguito della ratifica dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra gli Stati membri della Comunità europea e la Repubblica tunisina, i rapporti bilaterali italo-tunisini sono destinati a intensificarsi;

che, con particolare riferimento alla regione siciliana, si registrano rapporti molto stretti e diffusi tra aziende ed istituzioni operanti in Sicilia e la Repubblica di Tunisia,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Governo non ritenga di poter accogliere la richiesta della CIDEDEC riguardante l'istituzione di una propria sede a Tunisi;

quali iniziative intenda adottare per un maggiore impegno politico e morale verso i nostri connazionali a Tunisi.

(4-04046)

(5 febbraio 1997)

RISPOSTA. - Il Ministero degli affari esteri è costantemente impegnato nella tutela dei diritti e degli interessi dei connazionali residenti in Tunisia ed a tale riguardo ha assicurato, nel corso del 1996, finanziamenti a diverse associazioni di connazionali operanti in quel paese (Società italiana d'assistenza, Circolo delle donne italiane coniugate con tunisini, Circolo italiano di Turisi, Unione Migrantes) impegnate ad assistere persone in condizioni di disagio, per un importo complessivo valutabile intorno ai 90 milioni di lire.

Desta tuttavia alcune perplessità l'ipotesi di assegnare all'estero una prestazione avente carattere di periodicità come la pensione sociale, ridenominata «assegno sociale» dalla legge n. 35 dell'8 agosto 1995.

Risulterebbe in particolare poco agevole un'estensione dell'assegno sociale a situazioni socio-economiche radicalmente diverse da quella italiana, determinandosi un problema di congruità nella quantificazione degli importi da erogare sulla base di tassi di cambio e di parametri di costo della vita eterogenei.

Si porrebbe inoltre preliminarmente il problema di accertare le condizioni d'indigenza degli interessati, tramite una non agevole verifica di eventuali altre prestazioni di diversa natura percepite dagli stessi in base alle leggi vigenti sul territorio di residenza.

Ipotesi d'intervento elaborate in passato per venire incontro alle esigenze dei connazionali all'estero in condizioni d'indigenza non hanno peraltro potuto trovare applicazione - oltre che per le citate difficoltà di carattere tecnico - anche per esigenze di economia nella spesa pubblica.

La questione degli immobili acquisiti in Tunisia da cittadini italiani in epoca antecedente al 1956 è oggetto di costante trattazione nell'ambito delle relazioni italo-tunisine. La possibilità di prevedere a favore degli interessati la libera disposizione dei propri beni, in deroga alla vigente legislazione tunisina, è contemplata in un progetto d'accordo da tempo sottoposto all'attenzione di quelle autorità.

Il negoziato su tale questione ha ormai assunto una posizione centrale nell'ambito delle relazioni tra i due Stati ed è costantemente richiamato in sede di lavori preparatori della Grande commissione mista tra i due paesi, il cui stesso svolgimento è da parte nostra subordinato ad una soddisfacente soluzione di questo come di altri problemi di nostro preminente interesse. Resta in particolare aperta la questione del finanziamento dell'accordo stesso, che da parte tunisina si intenderebbe condizionare - secondo un approccio per noi inaccettabile in principio e peraltro non praticabile dal punto di vista giuridico-amministrativo - a forme di finanziamento da individuare nel quadro dei canali della cooperazione allo sviluppo.

In base ad un Protocollo bilaterale firmato a Tunisi nel 1984, la Cooperazione italiana ha realizzato una rete di trasmettitori che hanno permesso la ricezione dei programmi di RAI Uno in Tunisia fino alla metà del 1995.

Non essendo state effettuate da parte tunisina le previste attività di manutenzione, il sistema si è progressivamente deteriorato fino al completo spegnimento del segnale RAI in Tunisia.

La Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo ha concordato con la RAI un intervento di manutenzione straordinaria per permettere il ripristino della funzionalità della rete e l'adeguamento delle risorse umane e materiali a disposizione dell'Office National de la Telediffusion (ONT) per il suo mantenimento in efficienza.

Il ripristino della piena funzionalità permetterà il recupero delle caratteristiche tecniche riscontrate al momento del collaudo della rete, mentre l'adeguamento delle risorse umane e materiali dell'ONT assicurerà il mantenimento nel tempo del grado di efficienza ed affidabilità necessari.

In tal modo, la ricezione dei programmi RAI sarà ristabilita su tutto il bacino di utenza, come previsto nel progetto originario, con gli stessi livelli qualitativi.

La finalizzazione del contratto con la RAI è stata ritardata da un rilievo della Ragioneria del Tesoro che ha reso necessarie alcune revisioni degli allegati tecnici. Il provvedimento è stato ora ripresentato e dopo l'approvazione della Ragioneria e della Corte dei conti si potrà procedere al finanziamento dell'iniziativa.

Riguardo ad ipotesi di collaborazione a lungo termine in campo televisivo, si stanno studiando forme di coinvolgimento più diretto della

RAI con il supporto del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Rimane infatti il problema costituito dall'aspettativa tunisina di finanziamento a tempo indeterminato dei costi di gestione della rete di trasmettitori, che appare inconciliabile con la vigente normativa sulla nostra Cooperazione allo sviluppo.

Dal punto di vista degli scambi, l'Italia è dal 1992 il secondo *partner* commerciale della Tunisia dopo la Francia. Nel corso del 1995 si è registrata una crescita delle esportazioni tunisine pari al 19,6 per cento, alla quale ha fatto riscontro una crescita delle esportazioni italiane del 25,6 per cento.

Le esportazioni italiane in Tunisia costituiscono il 16 per cento delle importazioni globali del paese mentre le nostre importazioni dalla Tunisia rappresentano il 18 per cento dell'*export* tunisino.

Dal 1992 l'Italia è il secondo *partner* della Tunisia anche sul piano degli investimenti esteri (energia, tessile-abbigliamento, pelletteria e calzature, elettromeccanica e agroindustria e cioè i settori dove si concentrano oltre duecento società ed imprese a capitale interamente italiano o misto).

La commissione mista italo-tunisina si è riunita l'ultima volta a Tunisi nel 1991. La prossima sessione dovrebbe riunirsi a Roma entro il corrente anno.

Per quanto riguarda il settore della pesca, esso è stato al centro della riunione della Sottocommissione economica e pesca tenutasi a Tunisi il 25 e 26 novembre 1996 in preparazione della commissione mista. Il relativo processo verbale della riunione fa stato della presa di posizione italiana nonchè dell'esplicito richiamo effettuato da parte nostra all'obbligo di non ricorso all'uso delle armi da fuoco in occasione di eventuali incidenti di pesca.

Lo scorso gennaio, per la prima volta, si è riunito a Roma un comitato tecnico per la pesca che ha esaminato le possibilità di cooperazione nel settore (società miste, formazione professionale, ricerca risorse alieutiche, scambio, scambio di informazioni, funzionamento del sistema satellitare). Dopo i contestati casi di sequestro di pescherecci nello scorso autunno si è verificato un solo caso di sequestro (febbraio 1997) che sembra tuttavia chiaramente avvenuto in acque tunisine.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

FASSINO

(30 luglio 1997)

PREIONI. – *Ai Ministri delle finanze, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che il Governo elvetico trasferisce annualmente a quello italiano le somme relative al «ristorno imposte lavoratori frontalieri»;

che il Governo italiano ha assegnato alle amministrazioni locali le quote relative agli anni 1992-93, in esecuzione del decreto ministeriale del Ministero delle finanze del 9 settembre 1994,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo abbiano già concertato i criteri di ripartizione per gli anni 1994-95 e se il Ministro delle finanze abbia già emanato il relativo decreto, al fine di consentire la rapida riscossione delle quote da parte dei comuni e delle comunità montane interessate.

(4-05254)

(9 aprile 1997)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde si chiedono informazioni in merito alla determinazione dei criteri di ripartizione delle somme relative al «ristoro imposte lavoratori frontalieri», per gli anni 1994 e 1995.

Al riguardo si osserva che con decreto del Ministro delle finanze, adottato di concerto con il Ministro del tesoro, in data 8 maggio 1997, sono stati determinati i criteri di ripartizione e di utilizzazione delle somme dovute dai Cantoni svizzeri a favore dei comuni italiani di confine, a titolo di compensazione finanziaria, per gli anni 1994 e 1995.

Risulta che sulla base del predetto decreto sono stati accreditati agli enti locali beneficiari i fondi relativi all'anno 1995.

Per quanto concerne gli accreditamenti relativi all'anno 1994, essendo andate a residui le somme necessarie, a norma delle leggi sulla contabilità di Stato, occorre attendere la messa a disposizione delle somme stesse da parte del Ministero del tesoro, al quale sono state formalmente richieste.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(28 luglio 1997)

RECCIA, PONTONE, COZZOLINO, DE CORATO, LISI, DEMASI, FLORINO, PELLICINI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente e della sanità.* – Premesso:

che diverse stazioni ferroviarie italiane ospitano vagoni coibentati con amianto in stato di totale abbandono;

che, in particolare, due di queste stazioni, Albanova e Gricignano, si trovano in provincia di Caserta;

che già lo scorso anno i rappresentanti politici locali di Alleanza nazionale avevano sollecitato un pronto intervento delle autorità competenti idoneo a prevenire possibili rischi alla salute delle popolazioni interessate;

che della questione si è occupata, fin dagli inizi del 1995, la prefettura di Caserta, la quale ha accertato che il numero delle vetture in oggetto fosse superiore a quello inizialmente pubblicizzato dagli organi di stampa, constatando, altresì, come tali vecchie e malandate carrozze risultassero schermate con pannelli metallici corrosi e non più utilizzabili;

che il suddetto materiale rotabile, poichè ormai destinato al disarmo, deve essere classificato quale rifiuto «pericoloso» e l'eventuale esportazione deve avvenire nel rispetto delle norme di cui al Regolamento CEE n. 259/93 (riguardante l'*import-export* di rifiuti, con la sottoscrizione di accordi bilaterali nel caso di esportazione verso paesi non OCSE);

che appare opportuno instaurare un clima di collaborazione riguardante tutta l'attività ferroviaria al fine di eseguire interventi di manutenzione e revisione straordinaria che consentano il recupero di tale materiale in disuso;

che a seguito di interrogazioni rivolte al Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato hanno dichiarato di aver intrapreso contatti con alcune reti estere e che per una futura collaborazione verrebbero scrupolosamente applicate, d'intesa con i Ministeri dell'ambiente e della sanità, le norme nazionali ed internazionali a tutela dei cittadini e degli operatori del settore;

che, tuttavia, nessuna iniziativa concreta è stata finora intrapresa dalle autorità competenti;

che nonostante l'ente Ferrovie abbia ricercato varie forme di alienazione del materiale in questione, ipotizzando anche la cessione a vario titolo a paesi terzi, gli accordi di cessione e/o alienazione sono attualmente disciplinati dall'articolo 1, comma 2, della legge n. 257 del 1992 (nel caso il materiale rotabile sia reimpiegato per lo stesso fine per il quale è stato prodotto), che vieta «l'estrazione, l'importazione, la commercializzazione e la produzione di amianto» e suoi derivati;

che, dunque, continuano a sostare, presso le stazioni di Gricignano e di Albanova, più di un centinaio di vetture con amianto;

che, in particolare, la stazione di Albanova è situata in pieno centro urbano (tra i comuni di San Cipriano d'Aversa e Casapesenna) e molte abitazioni sono praticamente contigue ai binari, fatto quest'ultimo che dovrebbe sollecitare un immediato intervento per la contingenza e la gravità del rischio per gli stessi abitanti della zona;

che, inoltre, il numero (diverse decine) di vagoni inutilizzati in sosta presso tale scalo è indubbiamente sproporzionato rispetto alle dimensioni della stazione di Albanova;

che, per di più, la suddetta stazione è utilizzata prevalentemente da tanti giovani studenti che si recano quotidianamente presso gli istituti di istruzione superiore di Aversa o presso le sedi universitarie di Napoli,

si chiede di conoscere:

quali provvedimenti si intenda adottare per tutelare la salute delle popolazioni interessate, degli utenti e dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato;

se non sia opportuno disporre urgentemente il trasferimento dei vagoni in questione presso sedi più idonee, nonchè assumere iniziative risolutive al riguardo.

(4-00434)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – La complessa problematica del materiale rotabile coibentato con amianto è costantemente all'attenzione sia del Governo sia delle amministrazioni interessate. È stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un gruppo di lavoro formato da rappresentanti dei trasporti, industria, sanità ed ambiente, al fine di elaborare uno schema di modifica alla legge 23 marzo 1992, n. 257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.

In tale schema, presentato l'8 ottobre 1996 alla Commissione nazionale amianto, sono contenute disposizioni che riguardano specificatamente i beni mobili immatricolati in Italia adibiti a trasporto pubblico su rotaia e su strada, nonché navi ed aerei coibentati con amianto.

Per quanto riguarda la specifica problematica dei rotabili con amianto, da tempo le Ferrovie dello Stato spa hanno predisposto un *dossier* dettagliato sull'argomento che è stato inviato alle Commissioni parlamentari competenti.

Nel documento è compresa una tabella riepilogativa di tutti i rotabili interessati alle procedure di sicurezza, dalla quale si evince che il numero complessivo del materiale ammonta a circa 11.000 unità. Nell'ambito di tale cifra i rotabili che devono essere sottoposti ad operazioni di decoibentazione, da parte delle imprese specializzate, appositamente selezionate, sono, alla data del 31 ottobre 1996, 5.492 e sono dislocati in 328 siti della rete ferroviaria.

Gli elenchi dei materiali in questione e dei siti di accantonamento vengono trasmessi alle regioni e alle aziende sanitarie locali e aggiornati sistematicamente ad ogni variazione.

Gli elenchi sono stati inoltre trasmessi al Ministero della sanità fin dal dicembre 1995; allo stesso Ministero la società Ferrovie dello Stato ha sottoposto le misure di prevenzione da adottare in attesa dell'attuazione del piano di dismissione dei rotabili accantonati. Tali misure sono state ritenute soddisfacenti e sono risultate coerenti con il successivo piano di sicurezza che ha recepito integralmente le prescrizioni nel frattempo emanate dall'unità sanitaria locale n. 10 di Firenze, che si è specificatamente interessata al problema.

Per individuare le imprese più idonee ad eseguire lavori di decoibentazione è stato istituito un sistema di qualificazione europea ai sensi della direttiva n. 93/38/CEE del 14 giugno 1993 il cui bando è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea n. S/43 del 3 marzo 1995.

A tale scopo sono stati stabiliti rigorosi criteri di qualificazione delle imprese che per capacità tecnica, finanziaria ed organizzativa debbono essere in grado di svolgere oltre alle operazioni di decoibentazione del materiale rotabile accantonato, anche le operazioni di stoccaggio, trasporto e smaltimento; tali operazioni sono eseguite con piani di lavoro approvati dalle unità sanitarie competenti e sotto la sorveglianza di queste ultime, al fine di garantire la massima sicurezza anche per gli addetti alle lavorazioni.

Il materia accantonato sarà progressivamente sottoposto alle operazioni di decoibentazione, con proprietà singolarmente attribuita in funzione delle condizioni dei rotabili ai fini della valutazione del rischio,

sia in vista della successiva rottamazione (nell'ipotesi del materiale più obsoleto), sia per la reimmissione in circolazione.

In attesa della decoibentazione 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 con l'adozione di misure idonee, a seconda dei casi, e 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 per verificare il rispetto delle concentrazioni limite delle fibre aerodisperse;

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

Quanto sopra al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per evitare che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni o atti di vandalismo possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio.

Per quanto concerne il materiale circolante (carrozze, locomotive, mezzi leggeri) con amianto, si evidenzia che alla data del 31 ottobre 1996 risulta pari a 471 unità.

Le carrozze, utilizzate per servizi locali, hanno il coibente amianto segregato nel pavimento, senza alcuna possibilità di contatto con gli ambienti adibiti al trasporto o con l'esterno.

Tali carrozze, inoltre vengono controllate mensilmente a cura degli impianti riparatori delle Ferrovie dello Stato per verificare il mantenimento dell'integrità della pavimentazione. A tale proposito si fa presente che nello scorso mese di settembre è stato reso operativo il piano di controllo previsto dal decreto ministeriale 26 ottobre 1995 per la valutazione di rischio; tale piano è stato definito in collaborazione con l'Enea e si articola in 4 fasi:

mappatura del rotabile;

controllo visivo;

controllo strumentale;

controllo visivo dopo smontaggio selettivo in funzione della mappatura del rotabile.

In tale piano saranno compresi anche i rotabili decoibentati prima del 1990, per i quali sono state riscontrate tracce di amianto residue dalla bonifica.

Il completamento delle operazioni in atto per la bonifica e successiva demolizione del materiale accantonato con amianto sarà completato, se il *trend* produttivo manterrà i livelli previsti, in un triennio.

Per quanto riguarda l'area di competenza dell'ufficio territoriale di Napoli si fa presente che, secondo i dati aggiornati al 31 dicembre 1996, risultano accantonati rotabili per un totale di 713 unità a cui sono

applicare le procedure previste dal piano di sicurezza. Peraltro a seguito di numerosi atti vandalici le Ferrovie dello Stato hanno predisposto un piano di controllo affidato ad un istituto di vigilanza in aggiunta alle visite previste dal citato piano.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

RIPAMONTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che come tutti i cittadini che continuano a confidare nella pulizia e nella trasparenza della pubblica amministrazione anche i disabili sperano che gli inquietanti teoremi della magistratura circa il caso Necci e la gestione delle Ferrovie trovino risposte concrete in tempi rapidi;

che ci si augura che anche grazie alla vicenda suesposta sia finalmente possibile appurare l'effettivo impiego dei fondi destinati per legge al superamento di quegli ostacoli che rendono impossibile o difficoltosa la fruizione del servizio ferroviario ai disabili ed agli anziani;

che la legge 28 febbraio 1986, n. 41, articolo 32, comma 25, prevedeva che l'uno per cento dei mutui concessi alle Ferrovie dello Stato fossero destinati all'eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti fissi e nel materiale rotabile (treni);

che la legge n. 104 del 1992, articolo 26, comma 4, ha ribadito e consolidato l'indicazione prevedendo che l'uno per cento fosse il limite minimo;

che dal 1986 ad oggi le Ferrovie dello Stato prima e l'azienda autonoma Ferrovie dello Stato in seguito hanno goduto di mutui per migliaia di miliardi;

che le associazioni hanno più volte sollecitato su questo argomento i vari Ministri succedutisi al vertice del Dicastero dei trasporti, senza mai ottenere risposte,

si chiede di sapere:

se sia stato istituito un fondo specifico, se esista una programmazione di spesa, come siano stati sino ad oggi impiegati gli stanziamenti previsti dalla legge;

se non si consideri atto importante e segno di civiltà rendere possibile l'utilizzo del servizio ferroviario e l'accesso ad esso a tutti i cittadini, compresi i disabili e gli anziani.

(4-02112)

(2 ottobre 1996)

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

Il contratto di programma 1994-2000 sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato spa, rappresen-

ta lo strumento fondamentale con il quale sono regolati i rapporti tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato nel campo degli investimenti ferroviari. Pertanto esso definisce e regola gli interventi di potenziamento infrastrutturale, i rinnovi e gli adeguamenti agli obblighi di legge che le ferrovie devono realizzare a fronte delle erogazioni finanziarie già assicurate dallo Stato con appositi provvedimenti legislativi.

Le Ferrovie dello Stato spa per dare attuazione alla legge 5 febbraio 1992, n. 104 (legge-quadro sull'*handicap*), articolo 26, comma 4, relativa alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti fissi e nel materiale rotabile, ha previsto:

la realizzazione di specifici interventi mirati a rendere completamente accessibili le stazioni stesse, dalle aree di parcheggio all'accesso ai marciapiedi di servizio viaggiatori.

Gli interventi riguardano principalmente:

- parcheggi;
- percorsi esterni di collegamento al fabbricato di stazione;
- accessi ai servizi pubblici di stazione ed alle apparecchiature automatiche;
- servizi igienici;
- segnaletica;
- ascensori e scale mobili;
- passatoie a raso;
- marciapiedi.

Tali opere, che sono già in avanzata fase di realizzazione, per un importo di circa 67 miliardi di lire, saranno incrementate prossimamente con un programma organico che interesserà tutto il territorio nazionale con una spesa di ulteriori 75 miliardi di lire. Analogamente la società sta procedendo all'adeguamento del materiale rotabile per dotare le carrozze con postazioni e servizi igienici adatti per portatori di *handicap*, sia per il trasporto locale, sia per la media e la lunga distanza.

Il programma di ristrutturazione ad oggi individuato dovrebbe concludersi entro il 1998;

l'adeguamento a norma, delle stazioni e degli impianti ferroviari in genere, in occasione della realizzazione di interventi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e per l'ammodernamento tecnologico delle linee. In tali occasioni, infatti, la progettazione e la realizzazione degli interventi è anche mirata a:

- stazioni e fermate prive di barriere architettoniche;
- sottopassaggi utilizzabili dalla clientela con mobilità motoria ridotta per raggiungere i marciapiedi;
- marciapiedi alti al fine di favorire l'accesso al materiale rotabile;

l'acquisto e la progressiva immissione in servizio di 53 convogli ad alta frequentazione nel 1998 e ulteriori 37 complessi dello stesso tipo entro il 1999; il nuovo materiale rotabile sarà dotato di:

- una postazione per portatori di *handicap* con *toilette* attrezzata;
- incarozzamento ad altezza del piano dei marciapiedi «alti»;
- pedana mobile automatica per rendere più agevole l'accesso a bordo dei marciapiedi «alti».

Il piano di rinnovo del materiale rotabile prevede comunque la fornitura, fra gli altri, di ulteriori treni ad «alta frequentazione» e la possibilità di realizzare convogli con carrozze per la «media frequentazione» e per la «bassa frequentazione» nonchè pendolini diesel. Tutti i suddetti materiali saranno dotati di attrezzature necessarie per il trasporto di portatori di *handicap*.

Anche per le lunghe percorrenze è prevista l'immissione in servizio dei nuovi elettrotreni (79) tutti con spazi e *wc* attrezzati per il trasporto di uno o due viaggiatori su sedia a rotelle.

Nel settore cabotaggio, pur in presenza di oggettivi impedimenti strutturali che limitano la completa mobilità delle persone non deambulanti, sono stati previsti ascensori idonei a tale specifico uso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(23 luglio 1997)

RUSSO SPENA. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che la Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo delle Nazioni Unite afferma il diritto di ogni individuo a possedere, conservare e mutare la cittadinanza, e in particolare l'articolo 34 della Convenzione di Ginevra, sottoscritta e ratificata dall'Italia, obbliga ogni paese contraente a «facilitare la naturalizzazione dei rifugiati»;

che in effetti la certezza dell'acquisizione della cittadinanza italiana, in presenza dei requisiti di legge, appare lo sbocco naturale di un «percorso di cittadinanza» inteso come socializzazione nel nuovo paese, sia nel caso dell'immigrante di lungo periodo, del quale devono comunque essere salvaguardati i legami con il paese di origine attraverso la «doppia cittadinanza», sia a maggior ragione nel caso del rifugiato o profugo, i cui legami con il paese di origine sono stati tagliati con violenza e spesso per sempre;

che con lettera che risulta all'interrogante essere stata indirizzata al Presidente della Repubblica il 15 novembre 1996 l'associazione culturale Italia-Kurdistan di Bologna, riprendendo segnalazioni provenienti da Firenze e altre città, denunciava l'elevato numero di dinieghi opposti dalle prefetture alle istanze di naturalizzazione di rifugiati politici riconosciuti in Italia da un congruo numero di anni, in particolare provenienti dalle varie parti del territorio curdo;

che le motivazioni dei dinieghi fanno riferimento a criteri altamente discrezionali quali l'insufficienza del reddito, l'insussistenza di un pubblico interesse o viceversa la tutela dell'interesse pubblico, non surrogati da elementi di fatto, così contraddicendo sia il dettato della legge n. 241 del 1990 sulla dettagliata motivazione di ogni provvedimento dell'autorità pubblica sia il parere n. 1970/1989 del Consiglio di Stato, che vincola la discrezionalità in materia di na-

turalizzazione alla coerenza con i principi del nostro ordinamento relativi alla salvaguardia della persona e delle esigenze collettive;

che la necessità di «congrua motivazione» è stata ribadita nell'ultimo triennio dai TAR di Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Abruzzo e Lazio, che hanno annullato provvedimenti di diniego della cittadinanza in quanto «motivati in forma apodittica»;

che per i rifugiati politici, privi in quanto tali di retroterra sociale e privi in Italia, nella loro grande maggioranza, di assistenza pubblica, risulta ancora più difficile rispetto ad altri cittadini stranieri l'acquisizione di un adeguato reddito e *status* sociale per sè e per le famiglie che spesso li hanno seguiti o raggiunti all'estero;

che il diniego della cittadinanza aggrava tale disagio, sancendo fra l'altro l'esclusione dai concorsi e dagli uffici pubblici per persone spesso dotate ormai di titoli di studio e retroterra culturale in Italia, e contraddice quindi proprio l'interesse pubblico invocato come seconda motivazione dei dinieghi, essendo primario interesse pubblico il pieno inserimento sociale di persone alle quali il nostro paese ha dato permanente asilo;

che la «tutela dell'interesse pubblico» dovrebbe intendersi comunque garantita dall'assenza di condanne per gravi reati e di pericolosità per l'ordine e la sicurezza pubblica, che sono condizione per l'ottenimento e la conservazione del diritto di asilo, e non può e non deve coprire considerazioni di opportunità di politica estera che non possono in alcun caso anteporsi alla dignità e al diritto della persona;

che nella maggior parte dei paesi di asilo non solo non si ostacola, ma si incentiva la parificazione dei rifugiati politici ai cittadini nell'accesso a servizi e impieghi pubblici, la loro socializzazione e naturalizzazione;

che negare la cittadinanza a giovani (di provenienza curda, palestinese, latinoamericana, eccetera) presenti in Italia spesso dagli anni '70 e '80 e che hanno completato in Italia i loro studi universitari equivale infine a privare il paese di preziose risorse intellettuali e lavorative ed a sperperare un importante investimento formativo,

si chiede di sapere se non si ritenga, in attesa di una revisione complessiva delle norme sull'asilo e sulla cittadinanza:

di intervenire sul servizio cittadinanza del Ministero dell'interno e sulle prefetture per rimuovere una interpretazione burocratica e restrittiva dei requisiti per la cittadinanza e affermare il primario interesse pubblico alla piena integrazione sociale degli aspiranti nuovi cittadini, in particolare se rifugiati, salvo motivate e gravi ragioni di ordine penale o concernenti la sicurezza della Repubblica (articolo 6 della legge n. 91 del 1992);

di consentire il riesame delle istanze di naturalizzazione già rigettate con generiche motivazioni di insufficienza di reddito o di interesse pubblico, su istanza degli interessati eventualmente accompagnata da segnalazioni o attestazioni di enti locali, servizi sociali, istituzioni culturali od universitarie;

di revocare la circolare del Ministero dell'interno che condiziona l'attribuzione della cittadinanza alla preventiva rinuncia alla cittadinanza

di origine, rinuncia non prevista dalla legge vigente e che, toccando la sfera più intima degli affetti e delle identità culturali, va lasciata alla discrezione degli interessati;

di ammettere comunque, in attesa di una nuova legislazione organica, i rifugiati riconosciuti di nazionalità straniera ai concorsi ed agli impieghi pubblici in condizioni di parità con i cittadini italiani.

(4-04536)

(4 marzo 1997)

RISPOSTA. – Questo Ministero ha sempre uniformato l'esercizio del potere di concessione della cittadinanza italiana agli indirizzi espressi dal Consiglio di Stato, la cui audizione è obbligatoria nei procedimenti amministrativi preordinati alla concessione e all'acquisto della cittadinanza.

E il supremo consesso giuridico-amministrativo ha chiarito, con orientamento costante nel tempo, che la concessione della cittadinanza italiana non è atto meramente dichiarativo che si limiti a prendere nota della esistenza dei presupposti determinati dalla legge per l'acquisto dello *status* di cittadino, bensì atto discrezionale condizionato alla esistenza di un interesse pubblico e della integrità morale e civile del richiedente.

In epoca recente, e dopo l'entrata in vigore della nuova legge sulla cittadinanza, il Consiglio di Stato ha chiarito, da un lato, che il possesso dei requisiti previsti costituisce presupposto necessario ma non sufficiente del provvedimento concessorio del Governo, in quanto quest'ultimo atto rimane subordinato a una valutazione di opportunità politico-amministrativa altamente discrezionale e, dall'altro, che l'esercizio del potere concessorio deve essere effettuato in modo da verificare il possesso, da parte del naturalizzando, dei mezzi di sostentamento indispensabili a garantire la sua partecipazione attiva alla vita della comunità italiana attraverso l'adempimento dei doveri di solidarietà sociale, ivi compreso il dovere tributario, derivante dallo *status* di cittadino.

Ciò al fine di evitare che l'interessato, una volta acquisita la cittadinanza, gravi sul bilancio dello Stato come mero destinatario di assistenza.

Peraltro occorre precisare che alle rigorose indicazioni del Consiglio di Stato questo Ministero si è adeguato con sensibile flessibilità, con riferimento a particolari categorie di persone (soggetti entrati nel territorio italiano in tenera età, rifugiati riconosciuti tali dal Governo italiano). Infatti la cittadinanza italiana viene concessa ai rifugiati politici che abbiano disponibilità di reddito anche molto inferiore ai parametri ricordati.

Con riguardo a quest'ultima categoria di soggetti è necessario anche ricordare che la legge del 1992, adeguando l'ordinamento italiano alla Convenzione di Ginevra del 28 luglio 1951, ha prescritto un periodo di residenza utile ai fini della concessione della cittadinanza inferiore a quello ordinariamente prescritto.

Per quanto concerne la rinuncia alla cittadinanza di origine, occorre premettere che la certificazione dello svincolo dalla cittadinanza originaria è prassi amministrativa suffragata dal costante indirizzo del Consiglio di Stato, che ritiene tale adempimento rappresentativo della inequivoca volontà di entrare a far parte della comunità nazionale italiana a pieno titolo, e non già per vari motivi di comodità di carriera, di professione o di vita.

Da tale adempimento sono ancora esonerati coloro che vengono riconosciuti rifugiati politici dal Governo italiano, ad eccezione di alcune categorie per le quali il Consiglio di Stato lo richiede in relazione alle mutate condizioni politiche dello Stato di origine.

*Il Ministro dell'interno e per il coordinamento
della protezione civile*
NAPOLITANO

(1° agosto 1997)

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

che Melles Zenawi, primo ministro etiopico è a Roma in questi giorni con una delegazione di uomini d'affari per promuovere e incrementare rapporti commerciali tra Etiopia e Italia;

che il governo etiopico viene accusato da organismi internazionali, tra cui Amnesty International, di violazione dei diritti umani: giornalisti in carcere, tanti cittadini etiopici «desaparecidos»;

che il Ministro degli affari esteri del governo etiopico ha dato istruzione all'ambasciata di Etiopia a New York ed a quella di Londra di non concedere visti a due rappresentanti di associazioni internazionali a difesa dei diritti dell'uomo: Martin Hill responsabile di Amnesty International a Londra per il Corno d'Africa e Donald Fox della International Commission of Jurists, capitolo Usa;

che dal 23 gennaio 1997, 11 calciatori della nazionale etiope hanno chiesto asilo politico al nostro paese per sfuggire – hanno dichiarato – alle persecuzioni politiche, tribali e religiose delle autorità di Addis Abeba (i loro compagni rientrati in Etiopia sono stati arrestati e si sono visti togliere i diritti sportivi); i calciatori etiopici, attualmente ospiti della società calcistica «Perugia» temono ritorsioni nei confronti delle famiglie che hanno lasciato in Etiopia,

si chiede di sapere:

che cosa intenda fare il Governo per contribuire alla riaffermazione dei diritti umani e del senso di giustizia e di civiltà di fronte alle persecuzioni che subiscono tutti coloro che si oppongono al regime etiopico;

se il Ministero degli affari esteri non ritenga opportuno attivare iniziative a livello diplomatico, vista la presenza del Primo ministro etiopico nel nostro Paese, per ottenere la liberazione dei giornalisti in carcere e la verità sui «desaparecidos»;

quali atti e iniziative intenda assumere il Governo italiano nei confronti del Governo Etiopico affinché il rispetto dei diritti umani di-

venti una priorità politica irrinunciabile nei rapporti tra l'Italia e il Governo di Addis Abeba.

(4-06027)

(27 maggio 1997)

RISPOSTA. – L'Etiopia è uno dei paesi dell'Africa subsahariana con il quale l'Italia intrattiene più intensi rapporti bilaterali, anche in considerazione dei legami di ordine storico. Da parte nostra si riconosce all'Etiopia un ruolo rilevante nel Corno d'Africa, ruolo che sosteniamo al fine di favorire una stabilizzazione nell'area.

Sul piano bilaterale il Governo italiano non ha mancato di attirare l'attenzione del Governo etiopico sulle aspettative del nostro paese e dell'intera comunità internazionale in tema di rispetto dei diritti umani e di sviluppo democratico. La nostra disponibilità a contribuire al rafforzamento delle istituzioni etiopiche ed in primo luogo del Parlamento e degli organi giudiziari è stata ribadita anche di recente, in occasione della visita a Roma del Primo Ministro etiopico Meles Zenawi nell'aprile scorso. A questo proposito va rilevato che con l'adozione della nuova Costituzione, il 12 dicembre 1994, l'Etiopia ha compiuto un rilevante passo in avanti sul cammino del consolidamento istituzionale improntato ai principi della democrazia, del multipartitismo e del decentramento federale. Un altro significativo passo in avanti è stato compiuto con le elezioni politiche del 7 maggio 1995, le prime nella storia del paese.

Anche in sede di Unione europea la situazione dei diritti umani in Etiopia è seguita costantemente e gli ambasciatori dei paesi membri sono stati incaricati di elaborare dei rapporti al riguardo, i quali hanno fatto oggetto di approfonditi dibattiti nei competenti Comitati dell'Unione.

In relazione ai cittadini etiopici membri della squadra nazionale di calcio che il 23 gennaio 1997 hanno presentato richiesta d'asilo, si rende noto che la Commissione per il riconoscimento dello *status* di rifugiato, che già aveva provveduto ad un primo esame del caso, si riunirà prossimamente per giudicare nel merito la posizione di ciascuno dei richiedenti, sulla base di ulteriori elementi della nostra rappresentanza in Etiopia.

Va infine rilevato che il tema dei diritti umani e quello dello sviluppo democratico sono oggetto di un costante dialogo ad Addis Abeba fra le autorità etiopiche ed il cosiddetto «Gruppo dei paesi donatori» di cui l'Italia è un autorevole membro. In tale contesto, le autorità etiopiche hanno partecipato alle riunioni multilaterali che si svolgono periodicamente e in un clima costruttivo. Con riferimento in particolare all'attività giudiziaria, è utile rilevare che il processo in corso contro gli esponenti del DERG procede regolarmente, anche se lentamente, in un contesto di trasparenza ed inoltre che la pena di morte, pur essendo prevista e disciplinata dalla legislazione etiopica, non risulta che sia stata finora applicata.

Il Governo continuerà a seguire con costante attenzione la questione e non mancherà di sensibilizzare ulteriormente il Governo etiopico nel senso auspicato.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

SERRI

(28 luglio 1997)

SARACCO, PIATTI, MACONI, TAPPARO, VEDOVATO, BARRILE, PILONI, MONTAGNA, MASULLO. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che con decreto del 28 marzo 1997, registrato dalla Corte dei conti il 14 aprile 1997 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 90 del 18 aprile 1997, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha stabilito le nuove tariffe con decorrenza 18 luglio 1997, rivedendo quelle deliberate il 29 marzo 1996 dall'Ente poste italiano;

che l'aumento delle tariffe rispetto al tasso programmato dell'inflazione (2,5 per cento) è stato stabilito facendo riferimento alla tariffa base di lire 535 (senza cioè detrarre le agevolazioni accordate);

che è stato considerato lo sconto con riferimento alle quantità spedite (oltre le 20.000, le 10.000, le 2.000 copie), senza considerare quanto deliberato dall'Ente poste in data 29 marzo 1996, e cioè: «alle pubblicazioni, la cui tiratura per singolo non superi le 20.000 copie, si applica, indipendentemente dal numero di giornali spediti, la stessa tariffa delle spedizioni oltre le 20.000 copie»;

che è stato inopinatamente cancellata la fascia fino a 2.000 copie;

che non è stato considerato lo sconto tariffa «per decentramento» regionale e provinciale, affidandolo invece alla discrezione dell'Ente poste;

che tutto ciò significa per centinaia di testate giornalistiche locali passare da un costo di lire 105 la copia di oggi (sconto per la quantità e decentramento) ad un costo di lire 219 (oltre 20.000 copie), di lire 247 (oltre 10.000 copie) e di lire 274 (oltre 2.000 copie) con un aumento del 135 per cento circa;

che un siffatto aumento causerebbe gravissime ripercussioni a danno delle testate giornalistiche locali ponendo addirittura in forse l'esistenza di decine di esse,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, necessario ed equo rivedere sollecitamente e comunque prima della decorrenza delle nuove tariffe (18 luglio 1997) il decreto 28 marzo 1997 di cui si tratta, reintroducendo lo sconto tariffa «per decentramento», tenendo conto delle agevolazioni in atto ed applicando l'aumento sulla tariffa base al netto delle agevolazioni accordate.

(4-05806)

(14 maggio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo, si ritiene opportuno precisare che la legge 23 dicembre 1996, n. 662, all'articolo 2, commi 19 e 20, prevede la cessazione, con decorrenza dal 1° aprile 1997, di ogni forma di agevolazione tariffaria relativa ad utenti che si avvalgono dell'Ente poste italiane.

La medesima norma, tuttavia, al fine di agevolare, anche dopo il 1° aprile 1997, gli invii attraverso il canale postale di libri, giornali quotidiani e riviste con qualsiasi periodicità editi da soggetti iscritti al registro nazionale della stampa nonchè di pubblicazioni informative di enti,

enti locali, associazioni ed altre organizzazioni senza fini di lucro, prevede, a favore di tali categorie, la determinazione da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di tariffe agevolate che comportino aumenti non superiori al tasso programmato di inflazione: il relativo decreto è stato adottato in data 28 marzo 1997.

Il citato articolo 2, comma 20, della legge n. 662 del 1996 consente, inoltre, all'Ente poste di applicare discrezionalmente riduzioni tariffarie sulla base del risparmio realizzato sui costi di gestione, per gli invii di stampe periodiche già ripartiti per CAP e impostati negli uffici di capoluoghi di regione e di provincia, stipulando apposite convenzioni.

Tuttavia, tenendo conto delle preoccupazioni emerse da più parti per il peso eccessivo che gli aumenti tariffari avrebbero avuto nei confronti delle piccole e medie imprese editrici e per i soggetti «no profit», il Governo ha ritenuto opportuno modificare ed integrare il suddetto decreto.

Ed invero, il decreto ministeriale 4 luglio 1997 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 luglio 1997) stabilisce nuove tariffe per le stampe in abbonamento postale per l'interno, relativamente alle categorie di invii di cui alla lettera c), comma 20, dell'articolo 2 della legge n. 662 del 1996, nella misura indicata nell'articolo 1 al decreto in parola.

A tali tariffe vengono applicati sconti in considerazione della quantità dei pezzi spediti nella misura indicata nell'allegato stesso e, pertanto, le tariffe di cui alla tabella B del precedente decreto ministeriale (28 marzo 1997) si riferiscono ai soli invii di giornali quotidiani e riviste con qualsiasi periodicità.

Agli invii di stampe promozionali e propagandistiche, anche finalizzate alla raccolta di fondi, spedite in abbonamento postale dalle organizzazioni senza fini di lucro di cui alla lettera c), comma 20, articolo 2, della legge n. 662 del 1996, si applicano le nuove tariffe indicate nell'allegato 2 al decreto interministeriale del 4 luglio 1997; di conseguenza le tariffe di cui alla tabella D. 1 del decreto 28 marzo 1997 sono abrogate.

È bene rammentare, infine, che la differenza tra il prezzo pagato direttamente dagli editori che effettuano gli invii e la tariffa piena deve essere coperta attraverso integrazioni tariffarie da corrispondere all'Ente poste da prelevare da un apposito fondo, pari a 300 miliardi di lire per il 1997, gestito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri; lo schema di regolamento per il frazionamento di detto fondo è stato inviato al Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MACCANICO

(7 agosto 1997)

SCIVOLETTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che i consiglieri provinciali di Ragusa G. Palazzolo, A. Solarino, F. Melia hanno presentato una interrogazione al presidente della provin-

cia regionale di Ragusa per essere informati dall'*iter* seguito per dare corso al progetto pilota denominato «Sistema di comunicazione multimediale per la promozione della domanda turistica della provincia di Ragusa» (progetto finalizzato di cui alla legge n. 67 del 1988), dello stato dei lavori e delle figure responsabili del progetto stesso, dato che in consiglio provinciale non è mai stata data notizia del progetto e del suo *iter*;

che la provincia regionale di Ragusa ha dato vita al progetto approvandolo nella seduta di giunta del 6 dicembre 1995 con delibera n. 2245;

che il Ministro per la funzione pubblica ha approvato il progetto il 22 dicembre 1995, la Ragioneria centrale lo ha vistato il 22 marzo 1996 e che il progetto è stato dichiarato esecutivo il 22 maggio 1996 con comunicazione del Dipartimento delle funzione pubblica;

considerato:

che per la costituzione del «Comitato Guida» – che deve essere formato da rappresentanti di «elevato livello» dei soggetti istituzionali e privati che aderiscono al progetto stesso – non è mai stata inoltrata formale richiesta di adesione alle istituzioni, agli enti e alle associazioni locali che contribuiscono a determinare l'offerta turistica della provincia di Ragusa;

che nel progetto, invece, viene dichiarato il falso in quanto si afferma (punto 5.1) che la provincia ha già promosso l'adesione e la collaborazione dei comuni, dell'azienda per l'incremento turistico, della sovrintendenza ai beni artistici, delle associazioni degli albergatori, dei ristoratori e dei commercianti;

che il Comitato Guida del progetto pilota risulta formato dal presidente della provincia regionale di Ragusa, anche nella qualità di presidente dell'AAPIT, che così si è autonominato; dal capo progetto; da un ex giornalista di un'emittente televisiva locale, organizzatore, nel 1994, della campagna elettorale del presidente in carica, nominato successivamente «esperto del Presidente» in informazione e comunicazione e in quanto «esperto del presidente» inserito nel progetto in questione; da un semplice funzionario del settore turismo della provincia regionale di Ragusa, escludendo, perciò, non solo i comuni ma anche la sovrintendenza e le associazioni e stravolgendo, sotto questo aspetto, il progetto pilota stesso senza darne comunicazione al ministro per la funzione pubblica;

che il capo progetto, dottoressa Vanna Fadini, è stata nominata responsabile, con decreto del Ministro per la funzione pubblica, il 15 maggio 1996 e che per questa funzione riceve un compenso di 70 milioni, come previsto nel documento approvato dal Dipartimento della funzione pubblica e vistato dalla Ragioneria centrale del Ministero del tesoro;

che il capo progetto è stata scelta dal presidente della provincia regionale di Ragusa sulla base di poco chiare competenze nel campo della «comunicazione istituzionale ed operativa»;

che la dottoressa Fadini, così come hanno potuto leggere i consiglieri provinciali nel *curriculum*, nata il 10 giugno 1955, all'età di 15 anni era già «responsabile dell'organizzazione dei convegni

del Museo nazionale della scienza e della tecnica di Milano (1970-1976)»

che il capo progetto, dottoressa Fadini, è anche responsabile, come si legge nel *curriculum*, di un altro progetto denominato «Sistema innovativo di intervento e comunicazione fra domanda e offerta di servizi nel comune di Como» ed è direttore del progetto finalizzato promosso dal Dipartimento della protezione civile e relativo alla elaborazione di un manuale per la gestione della comunicazione pubblica in situazioni di emergenza;

che il capo progetto ha la delega ad integrare il gruppo di lavoro del progetto con gli esperti esterni che ritiene opportuno coinvolgere e ad attivare tutte le procedure necessarie per l'acquisto di beni strumentali e dell'ingegno e per l'affidamento di incarichi esterni, consulenze e stipula dei relativi contratti;

che il nucleo di valutazione, istituito presso il Dipartimento della funzione pubblica, in data 26 settembre 1996 ha fatto una serie di rilievi relativi alla conduzione del progetto e agli impegni di spesa assunti, con riferimento alla prima relazione trimestrale fornita dal capo progetto,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative si intenda attivare per verificare cosa sia stato fatto e come abbiano risposto in seguito all'intervento del nucleo di valutazione il capo progetto e il Comitato Guida del progetto pilota;

quali atti si intenda compiere per accertarsi che l'*iter* seguito dal presidente della provincia regionale di Ragusa per dare vita al progetto pilota sia stato corretto *de iure e de facto* e per verificare l'eventuale esistenza, nella scelta dei progetti finanziati e nella nomina del capo progetto, di logiche di appartenenza politica o di particolari rapporti con pezzi della struttura ministeriale;

se non si intenda sottoporre, sul territorio nazionale, a verifica e controllo progetti simili per accertare la presenza di anomalie, scarsa trasparenza e chiarezza.

(4-06311)

(5 giugno 1997)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto si ritiene di fornire preliminarmente i seguenti elementi conoscitivi di carattere generale.

Il progetto «Sistema di comunicazione multimediale per la promozione della domanda turistica verso il patrimonio ambientale e culturale della provincia di Ragusa» presentato dall'amministrazione provinciale di Ragusa, è stato finanziato con decreto del Ministro per la funzione pubblica del 22 dicembre 1995, tenendo conto del parere del comitato tecnico scientifico e della deliberazione della Conferenza dei servizi.

In particolare, il comitato tecnico scientifico, di cui all'articolo, comma 3 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, ha ritenuto che il progetto presentasse «soluzioni interessanti per un problema largamente diffuso nel paese, tutto a forte vocazione turistica».

La Conferenza dei servizi, riunitasi il 14 dicembre 1995, alla quale ha partecipato anche il rappresentante del Ministero del tesoro, oltre a quelli del Dipartimento della funzione pubblica e dell'amministrazione provinciale di Ragusa, ha deliberato quindi di finanziare il progetto per lire 700.000.000 lordi (IVA compresa).

Con decreto del Ministro per la funzione pubblica del 5 gennaio 1996 è stato nominato il nucleo di valutazione del progetto.

Il Dipartimento della funzione pubblica, con lettera del 28 marzo 1996 (protocollo n. 298/Prog.), ha comunicato quindi alla provincia di Ragusa l'avvenuto visto della Ragioneria centrale e ha chiesto di designare, così come previsto nel decreto di finanziamento, il responsabile del progetto. Il 7 maggio 1996 il presidente della provincia regionale di Ragusa, con lettera protocollo n. 20205, ha designato la dottoressa Vanna Fadini; tale designazione è stata quindi recepita con decreto del Ministro per la funzione pubblica del 15 maggio 1996.

L'8 agosto 1996 è stata inviata al Dipartimento la prima relazione trimestrale, trasmessa il 26 agosto 1996 al nucleo di valutazione, che il 9 ottobre 1996 ha fatto pervenire le proprie valutazioni. In particolare, il nucleo ha formulato talune osservazioni inerenti sia il merito del progetto sia l'articolazione del piano di conti.

Su richiesta del Dipartimento, che ha provveduto a trasmettere tali osservazioni alla provincia ed alla responsabile del progetto, quest'ultima ha inviato taluni chiarimenti e precisazioni.

Peraltro il predetto nucleo ha di recente confermato e sottolineato le obiezioni già formulate, ritenendo inadeguata la risposta pervenuta.

Sulla base di queste premesse, si forniscono le seguenti risposte alle richieste formulate:

a) in conseguenza delle osservazioni formulate dall'apposito nucleo di valutazione, questo Dipartimento non ha ad oggi erogato alcuna somma di denaro relativamente al progetto in questione.

Si ritiene anzi di dover evidenziare che, a fronte della persistente inadeguatezza delle risposte fornite, questo Dipartimento ha avviato iniziative presso l'amministrazione provinciale volte ad una sua responsabilizzazione circa l'idoneità dei soggetti realizzatori delle iniziative programmate e della stessa responsabile del progetto, al fine di assicurare l'effettivo conseguimento dei risultati previsti (lettera 6 agosto-protocollo n. 850/prog.);

b) il responsabile del progetto viene nominato con decreto del Ministro per la funzione pubblica su designazione dell'amministrazione proponente. Non vi è dunque, anche per l'autonomia riconosciuta agli enti locali, un potere del Dipartimento di sindacato o di interferenza nelle procedure interne a tali amministrazioni; il Dipartimento verifica piuttosto, anche avvalendosi del nucleo di valutazione, il corretto andamento dei lavori e la loro possibilità di generare i risultati previsti, sulla cui validità si esprime definitivamente il comitato tecnico scientifico, ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 303 del 1994.

Tali argomentazioni valgono anche per l'altro progetto del quale la dottoressa Fadini è responsabile - «Sistema innovativo di interazione e

comunicazione tra domanda ed offerta di servizi nel comune di Como», proposto da tale amministrazione locale;

c) questo Dipartimento ha da tempo avviato un procedimento, innanzitutto di iniziativa legislativa, volto ad un generale riesame dei progetti finalizzati, finanziati dal Dipartimento in base agli articoli 3, 12 e 13 del decreto del Presidente della Repubblica 1° febbraio 1996, n. 13, e all'articolo 24 della legge 11 marzo 1988, n. 67, al fine di valutare la loro effettiva coerenza con gli indirizzi di modernizzazione delle pubbliche amministrazioni.

Una disposizione in tale senso era già stata proposta dal Dipartimento nell'ambito del provvedimento collegato alla legge finanziaria 1997, che ha trovato definitiva approvazione nell'articolo 16 della legge n. 59 del 1997.

Il Dipartimento della funzione pubblica ha nominato un comitato tecnico scientifico incaricato di svolgere un riesame tecnico, sulla base degli indirizzi previsti dalla legge e dei criteri di valutazione stabiliti con decreto ministeriale del 22 aprile 1997.

Tale comitato ha quasi concluso l'esame dei progetti in questione, finalizzato come si è detto, a selezionare quelli più strettamente orientati alla modernizzazione della pubblica amministrazione, all'efficacia ed all'efficienza dei servizi pubblici, nel quadro di una ottimizzazione e razionalizzazione delle risorse finanziarie utilizzate.

Nell'ambito di tale riesame, il comitato ha confermato la validità degli obiettivi perseguiti dal progetto della provincia di Ragusa, ma, ritenendo che talune delle iniziative previste originariamente non fossero essenziali al conseguimento degli obiettivi proposti, ha ridotto di lire 165.000.000 il finanziamento accordato.

*Il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica
e gli affari regionali*

BASSANINI

(6 agosto 1997)

SEMENZATO. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che nella *Gazzetta Ufficiale* del 20 aprile 1996 è pubblicata l'approvazione del secondo programma triennale per le aree naturali protette (1994-1996), già varato il 18 dicembre 1995 dal ministro Baratta nella sua qualità di presidente del «Comitato per le aree naturali protette»;

che nel programma in questione alla tabella 5 (ripartizione delle risorse destinate alle azioni nazionali) sono previsti fondi per Emilia-Romagna (295 milioni), Toscana (295 milioni), Marche (190 milioni), Lazio (270 milioni), Abruzzo (370 milioni), eccetera; in sostanza sono interessate tutte le regioni dell'Italia centrale con la sola esclusione dell'Umbria,

si chiede di sapere:

se l'esclusione dell'Umbria dal citato elenco risponda a volontà del Comitato e in questo caso quali ne siano le motivazioni;

se, come auspica lo scrivente, si tratti invece di un errore e in questo caso come il Ministro intenda porvi rimedio;

se in ogni caso non si ritenga di dover incontrare al più presto i responsabili della regione Umbria per fornire i dovuti chiarimenti.

(4-02343)

(15 ottobre 1996)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione del senatore Semenzato relativa alla deliberazione del Comitato per le aree naturali protette del 18 dicembre 1995, «Approvazione del secondo programma delle aree protette», si precisa che la scelta di non inserire la regione Umbria, nell'assegnazione delle risorse finanziarie, nell'elenco delle regioni che appartengono all'area interessata dalla dorsale appenninica per la predisposizione del quadro conoscitivo e gestionale degli *habitat* naturali definiti dal programma europeo Corine sulle risultanze del progetto nazionale Bioitaly finanziato dall'Unione europea e dal Ministro dell'ambiente, non dipende dalla volontà di escludere la suddetta regione dall'area della dorsale appenninica, bensì dal fatto che rispetto alle altre regioni e province autonome, il coinvolgimento della regione umbra sul programma Corine è stato precedente al progetto Bioitaly.

Infatti, si precisa che nel 1993, quando ancora il progetto Bioitaly non era operativo, la regione Umbria ha svolto per conto di questo Ministero uno studio dal titolo «Censimento degli *habitat* regionali con adeguamenti al progetto Corine Biotopi».

Si ritiene pertanto che la regione Umbria abbia già raccolto, nell'ambito della convenzione stipulata con il Servizio conservazione e natura nel 1993 e nel successivo approfondimento del progetto Bioitaly, tutti gli elementi e le informazioni sufficienti e necessarie al fine di poter elaborare, nei termini previsti dalla lettera-contratto Bioitaly, gli elaborati grafici richiesti alle altre regioni della dorsale appenninica nell'ambito del secondo programma triennale per le aree protette.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAZIO

(4 agosto 1997)
