

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

---

**BIELLI, NAPPI, SCIACCA, VIGNALI e ALTEA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

all'alba della mattinata del 3 dicembre 1997, è scattata l'operazione di rimpatrio dei profughi albanesi, prelevati a forza dalle forze dell'ordine dai campi d'accoglienza e a forza imbarcati per un rimpatrio legalmente ineccepibile, a norma degli impegni assunti dal Governo nei mesi precedenti;

suona priva di senso la dichiarazione di un rappresentante del Governo, risalente a sole ventiquattro ore prima, che « non si sarebbe usata la forza » e « non ci sarebbero stati *blitz* »;

l'armonizzazione tra rigore ed umanità, che il Presidente del Consiglio dei ministri aveva assunto quale primario sforzo del Governo, è naufragata in una cacciata unanime che ha colpito indistintamente anche coloro che avevano avuto, grazie allo spiraglio offerto dalla direttiva n. 48, l'offerta di un lavoro;

sulla solidarietà che il Paese aveva il dovere di offrire a questo popolo svantaggiato è evidentemente prevalso il rigore del rispetto della legge e della sua scadenza —:

se si sia tenuto conto delle situazioni personali dei profughi assai differenziate, dal momento che donne e bambini non si possono trattare come degli adulti;

se e quali provvedimenti intendano ora intraprendere al fine di assicurare l'incolumità e il reinserimento dei rimpatriati, anche con la creazione di posti di lavoro in Albania;

se ne intendano favorirne il rientro nel nostro Paese in qualità di lavoratori.

(5-03354)

**ALBORGHETTI, STUCCHI, MARTINELLI e TERZI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la linea ferroviaria Bergamo-Treviglio-Milano deve sopportare un notevole traffico di passeggeri, circa 17.000 al giorno, di cui la maggior parte concentrata nelle prime ore del mattino e in quelle serali, poiché principalmente utilizzata da pendolari che si recano nel capoluogo lombardo per lavoro;

da molti mesi si evidenziano disfunzioni e ritardi sui tempi di percorrenza, con una punta massima, raggiunta il 1° dicembre 1997, di 50 minuti, come rilevato anche dalla stampa locale;

sono state addirittura tagliate le poche coincidenze che i viaggiatori provenienti dai paesi ad est di Bergamo potevano utilizzare;

le pessime condizioni di viaggio su carrozze poco pulite, con porte e finestrini rotti, e con una microcriminalità in costante aumento, diminuiscono notevolmente gli standard di sicurezza di viaggiatori che sono sempre meno tutelati;

il grosso problema è costituito dal binario unico fra Bergamo e Treviglio, che ogni giorno è percorso da 49 treni passeggeri e merci. Nel giro di due ore, dalle 6 alle 8 del mattino, transitano 7 convogli passeggeri in direzione Milano e tre in direzione Bergamo, cioè un treno ogni 12 minuti. Ne consegue che se uno dei convogli è in ritardo automaticamente ritarderà anche il successivo;

dall'1 dicembre 1997 è arrivata anche la stangata dell'aumento del 15 per cento sui biglietti regionali delle Ferrovie dello Stato, così da avere in Lombardia i treni più cari d'Italia, senza un corrispondente piano di miglioramento;

il raddoppio ferroviario della Bergamo-Treviglio può essere attuato immediatamente, in modo che sia contestualmente

disponibile al quadruplicamento della Milano-Venezia e non si perda ulteriore tempo;

l'ammodernamento della rete ferroviaria in questione e la messa in funzione di un treno metropolitano con partenze ogni 15/20 minuti porterà ad un notevole aumento degli utenti, vista la potenzialità del bacino;

l'attuale inadeguatezza della struttura ferroviaria è la ragione per cui troppi passeggeri scelgono ogni mattina l'automobile per recarsi a Milano, contribuendo a fare esplodere anche l'autostrada A4, (l'autostrada della morte) che risulta essere la più trafficata d'Europa;

la provincia di Bergamo, pur versando nelle casse dello Stato più di 20.000 miliardi annui ha delle linee ferroviarie vecchie di 60 anni; ne è la prova che sulla tratta Bergamo-Milano in 57 anni si siano guadagnati solo 3 minuti sulla durata del viaggio nonostante i treni non siano più a vapore;

si intenda intervenire perché sia revocato l'aumento delle tariffe ferroviarie recentemente attuato, in quanto ritenuto intollerabile, dato che l'offerta ferroviaria è nettamente peggiorata e le nuove norme che dovevano introdurre più competitività, più qualità e tariffe meno care sono state completamente rovesciate;

si intenda provvedere con sollecitudine a finanziare il raddoppio ferroviario della Bergamo-Treviglio, per la quale finora sono state spese solo belle parole, ma nessun fatto, rintracciando i mezzi finanziari (lire 97 miliardi) nelle disponibilità che la finanziaria '96 ha messo a disposizione del bilancio del ministero dei trasporti e della navigazione;

se intenda convocare i presidenti della regione Lombardia e della provincia di Bergamo, come fatto con i presidenti delle regioni meridionali, per decidere come distribuire in Lombardia e nella Bergamasca i finanziamenti disponibili con il cosiddetto « Addendum », (schema con il quale si è distribuito al Sud il 57 per cento

dei finanziamenti disponibili, circa 8.000 miliardi, invece del 35 per cento previsto, come da indicazioni programmatiche del Parlamento, per linee ferroviarie che andranno ad aumentare la voragine del debito pubblico in quanto passive, senza tenere nella giusta considerazione il nord della penisola, dove ci sono le aree più produttive e popolate del Paese, che hanno un'inderogabile necessità di strutture ferroviarie), dato che da uno studio fatto dalla regione Lombardia con le Ferrovie dello Stato si evince che, in assenza di interventi infrastrutturali, la circolazione stradale in Lombardia giungerà al collasso entro il 2005. (5-03355)

MAMMOLA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 10 della legge 537 del 1993 prevede una serie di norme finalizzate alla privatizzazione degli aeroporti ed all'intento di garantire allo Stato l'incasso di adeguati diritti di concessione; in particolare, nel comma 10 sono indicati i criteri per l'adeguamento dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, con l'obiettivo primario di uniformarli al livello medio europeo, nel comma 11 si prevedono i vincoli di destinazione ai programmi di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, nel comma 13 l'affidamento delle gestioni a società di capitali, nel comma 14 la soppressione del capitolo di spesa del bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione relativo alle infrastrutture aeroportuali;

il successivo decreto-legge 28 giugno 1995, n. 531, convertito, con modificazioni nella legge 3 agosto 1995 ha differito i termini per la costituzione delle società e l'adeguamento dei diritti, prevedendo nel contempo un incremento del 5 per cento ed introducendo a carico delle società, comprese quelle esistenti, l'obbligo del pagamento di un canone concessorio rapportato al valore patrimoniale dei beni demaniali concessi;

l'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, ha sostituito il comma 10 della citata legge 537 del 1993, ma ha ribadito i criteri di adeguamento annuale dei diritti a livello medio europeo e delegato, nel successivo comma 189, al Ministro dei trasporti e della navigazione il compito di stabilire gli incrementi per le annualità successive in base al tasso programmato di inflazione;

il decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito con modificazioni nella legge 23 maggio 1997, n. 135, allo scopo di accelerare l'iter della privatizzazione degli aeroporti, ha delegato il ministro dei trasporti e della navigazione ad affidare a società già esistenti, su semplice richiesta, l'intero sedime introitando i diritti e sostenendo gli oneri di gestione e sviluppo delle infrastrutture;

se risponda al vero la circostanza che non sia prevista nemmeno per il 1998 l'adeguamento dei diritti aeroportuali, inferiori del 4 per cento alla media europea, diritti che, secondo la legge avrebbero dovuto assicurare alle società di gestione maggiori entrate al fine di consentire notevoli investimenti infrastrutturali e fronteggiare gli oneri derivanti dalle disposizioni non ancora attuate in materia di canoni concessori, alle disposizioni in materia di inquinamento acustico ed alla conseguente riduzione dei ricavi per la chiusura notturna di alcuni scali, in particolare quello di Torino Caselle i cui lavori per l'adeguamento degli impianti luminosi sono stati posti a carico della società di gestione, che, a differenza di quanto è avvenuto in altri scali, non ha debiti nei confronti dello Stato ed è invece gravata dell'impegno degli investimenti di 200 miliardi in sette anni per il rifacimento dell'aerostazione;

per quale ragione non siano stati ancora emanati, malgrado le formali richieste avanzate dalle società di gestione, i previsti decreti, con la conseguenza che le società stesse sono prive della legittimazione attiva necessaria per richiedere l'adeguamento dei diritti aeroportuali, mentre le spese di gestione continuano a gravare sullo Stato;

se sia intendimento del ministero interrogato applicare agli aeroporti canoni concessori che non soltanto prescindono totalmente dalla proprietà del suolo e delle infrastrutture, ma sono di entità sproporzionata rispetto a quanto corrisposto dai porti (dove l'uso è gratuito), dalle autostrade, che pagano percentuali irrisorie sui pedaggi, e dalle ferrovie;

se siano stati valutati con la dovuta attenzione gli effetti di sostanziale blocco del processo di privatizzazione degli aeroporti causati dalla ridotta capacità delle società di gestione di autofinanziarsi in seguito all'applicazione di canoni concessori troppi elevati;

se sia intenzione del ministro di trasferire a titolo gratuito l'intero patrimonio aeroportuale all'Anac, che in tal modo avrebbe la facoltà di introitare l'intero ammontare dei canoni sottratti in tal modo alla destinazione in favore dello Stato, già prevista dalla legge n. 537 del 1995, per il successivo impiego in investimenti nelle strutture aeroportuali;

quali motivi abbiano fino ad oggi impedito al ministro interrogato di presentare al Parlamento la relazione, prevista dall'articolo 6-bis della legge n. 351 del 1995, sullo stato degli aeroporti minori.

(5-03356)

BONO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 gennaio 1993 è stato indetto un concorso per titoli e colloquio per 999 posti di dirigente nel ministero delle finanze, per il quale non sono state ancora espletate le prove, nonostante una commissione lavori da anni a tempo pieno per attribuire il punteggio relativo alla valutazione dei titoli, lavoro che se dato in appalto ad una società privata sarebbe stato svolto in un mese circa mediante l'utilizzo di un semplice programma informatico;

in data 8 luglio 1997 sono stati banditi altri due concorsi, rispettivamente per 163 e 162 posti di dirigente del ministero delle finanze —:

se non ritenga scandalosi i tempi utilizzati da detta commissione per i lavori di valutazione dei titoli per il concorso a 999 posti;

se corrisponda al vero che, per adeguarsi ad una sentenza del Consiglio di Stato del 7 marzo 1997, che obbliga a graduare la valutazione del titolo di studio secondo il voto di laurea, occorrerà richiedere prima dell'effettuazione del colloquio tale votazione ai candidati, procrastinando ancora di un anno tale prova, quando sarebbe stato sufficiente esibire il certificato di laurea al momento dell'effettuazione del colloquio;

se non ritenga opportuno, per evitare un afflusso abnorme di concorrenti agli altri due concorsi, concludere al più presto il concorso a 999 posti, per limitare le spese dovute all'organizzazione di due megaconcorsi sia in termini di costi diretti che indiretti (giornate lavorative di addetti alla vigilanza e addetti alla correzione di un numero spropositato di elaborati, nonché di giornate lavorative dei candidati stessi che presumibilmente usufruiranno anche di giorni di aspettativa per la preparazione);

le tremila assunzioni che il Governo intende eseguire saranno effettuate mediante concorso, e in che tempi si pensi di operarle;

se non ritenga che i risultati in termini di efficacia alla lotta all'evasione fiscale saranno praticamente nulli, se i neo assunti verranno inseriti in una struttura disorganizzata e inefficiente, priva di dirigenti, che sconta tra l'altro la mancata istituzione degli Uffici unici che invece sono indispensabili per riformare il sistema fiscale. (5-03357)

NAPOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

da diversi giorni in numerose scuole d'Italia è in atto la mobilitazione degli studenti;

circa trecento scuole risultano già occupate o autogestite;

la citata mobilitazione sta bloccando l'attività didattica con grande pregiudizio per il regolare svolgimento dell'anno scolastico;

i recenti fatti del liceo « Mamiani » di Roma creano vivo allarmismo ed impongono urgenti interventi; in particolare sarebbe opportuno che il Ministro interrogato riferisse nella Commissione competente della Camera —:

quali urgenti provvedimenti intenda assumere al fine della tutela dei capi d'istituto e per il buon svolgimento dell'attività didattica. (5-03358)

NUCCIO CARRARA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in data 24 novembre 1997 il Consiglio dell'ordine degli avvocati di Patti (Messina) stabiliva all'unanimità dei presenti (sei su nove) di inoltrare, a mezzo fax, una istanza al Ministro di grazia e giustizia per la istituzione a S. Agata Militello di una sezione distaccata del tribunale di Patti;

il presidente della provincia ha fatto pervenire anch'egli al Ministro di grazia e giustizia una precisa istanza per la istituzione in provincia di Messina della sezione distaccata di S. Agata Militello;

le predette istanze trovano giustificazione in una serie di fattori oggettivi ed indiscutibili quali ad esempio: a) la posizione geografica di S. Agata Militello al centro, sulla linea di costa, della vasta area dei Nebrodi (con sedicimila abitanti e con un entroterra che conta circa ottantamila abitanti) facilmente raggiungibile anche grazie alla fitta rete di collegamento con i paesi dell'interno e con lo svincolo autostradale; b) l'essere sede dei principali uffici e servizi di utilità collettiva: l'ospedale (al quale fanno capo tutti i comuni che andrebbero ricompresi nella istituenda sezione distaccata e dell'ex Asl 48), la compagnia dei carabinieri, l'Inps, l'ufficio im-

poste, la tenenza della guardia di finanza, il commissariato della polizia di Stato, la polizia stradale (solo due sedi in provincia), il comando dei vigili del fuoco (solo due sedi in provincia), il compartimento Enel con giurisdizione su cinquantuno comuni, la Telecom, la delegazione di spiaggia, l'ufficio circoscrizionale di collocamento, prestigiosi istituti bancari, istituti scolastici di scuola media di secondo grado dove affluisce la popolazione studentesca dell'entroterra; c) l'esistenza di una importante pretura alla quale, fino alla soppressione stabilita dalla legge, faceva capo anche la sezione distaccata di S. Fratello; d) la disponibilità di un grande e prestigioso palazzo di giustizia i cui lavori di ammodernamento saranno portati a termine tra qualche mese e che sorge a poca distanza dalla stazione ferroviaria; e) la maggior parte del carico di lavoro del tribunale di Patti si basa sulle questioni dell'ex mandamento di S. Agata Militello tanto per gli affari civili quanto per quelli penali, anzi a tal proposito è da dire che i processi penali più rilevanti riguardano fatti accaduti nel territorio di S. Agata Militello; gli avvocati del foro di Patti operanti nel territorio della sezione staccata della pretura di S. Agata Militello riuniti in assemblea hanno manifestato viva preoccupazione per le sorti della loro sede pretorile a seguito di un intempestivo ed immotivato parere contrario all'istituenda sede distaccata di S. Agata Militello espresso dal presidente dell'ordine degli avvocati di Patti nell'incontro del 19 novembre 1997 presso la corte d'appello di Messina alla presenza di numerose autorità e del dottor Carcano funzionario della direzione generale del ministero di grazia e giustizia —:

se non ritenga gli elementi forniti in premessa non solo sufficienti per rendere indispensabile l'istituzione a S. Agata Militello di una sezione distaccata del tribunale di Patti, ma anche utili per riconsiderare l'assetto territoriale dei tribunali in provincia di Messina, individuando in S. Agata la sede di un futuro tribunale.

(5-03359)

LO PRESTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il 30 settembre 1997, nel tratto stradale compreso fra Portella della Paglia e lo svincolo di Piana degli Albanesi, i rispettivi sindaci, la giunta provinciale al completo, il sottosegretario ai lavori pubblici, deputati, scolaresche, centinaia di cittadini e, persino, la banda dei bersaglieri si sono riuniti per partecipare all'apertura definitiva del tratto a scorrimento veloce della Palermo-Sciacca, finalmente ultimato dopo 30 anni di ritardi e di scandali;

a causa di violente piogge e a distanza di due mesi da tale inaugurazione (avvenuta peraltro oltre che in pompa magna, anche alla vigilia delle elezioni siciliane), nella stessa galleria, che era stata l'ultimo ostacolo all'apertura del succitato tratto stradale, ha ceduto un pannello di rivestimento ed un altro si è fortemente danneggiato;

a seguito di ciò, quintali di fango e detriti sono finiti sulla sede stradale che è stata chiusa al traffico, dirottato, consequenzialmente, sulla provinciale;

unicamente per una pura casualità, in quel momento non transitava alcun veicolo e quindi, non ci sono stati feriti o vittime;

da un articolo a firma di Marco Romano pubblicato sull'edizione del 5 dicembre 1997 del quotidiano palermitano *Il Giornale di Sicilia*, si apprende che i piloni danneggiati della galleria saranno sostituiti con dei pannelli di ferro allo scopo di « incernierare » lo squarcio apertosi nelle pareti della medesima e di poter consentire la riapertura al traffico del succitato tratto a scorrimento veloce della Palermo-Sciacca, seppure a senso unico alternativo —:

quali provvedimenti ed iniziative urgenti intendano assumere a fronte di quanto citato in premessa;

se nella galleria in oggetto siano stati eseguiti i necessari collaudi di fine lavoro

per certificarne, a norma ed a perfetta regola d'arte, l'esecuzione e l'avvenuta ultimazione;

se tali collaudi siano stati effettuati e certificati lungo l'intero tratto stradale e ciò, al fine di tutelare completamente la sicurezza pubblica;

se non intendano opportuno e necessario avviare apposite procedure di accertamento per acclarare eventuali irregolarità o leggerezze operate nello svolgimento della gara d'appalto, vinta dall'impresa Iacuzzo che ha completato i lavori sul tratto di strada statale in oggetto. (5-03360)

CHINCARINI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, delle finanze e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Messaggero* riporta nell'edizione del 9 dicembre 1997 la notizia che una nuova tempesta giudiziaria rischia di abbattersi sulle Ferrovie dello Stato: «Dopo le inchieste della procura di La Spezia, arriva una doppia indagine romana, avviata dalla procura della Repubblica e dalla procura della Corte dei conti. Entrambe le inchieste mirano ad accertare l'esistenza di una mega evasione fiscale segnalata alcune settimane fa da un voluminoso rapporto del Secit, il servizio di 007 fiscali del ministero delle finanze »;

lo stesso rapporto sottolinea negativamente quasi tutti gli aspetti della gestione degli ultimi due amministratori delegati, Lorenzo Necci e Giancarlo Cimoli: si va dalle assunzioni a valanga, alla duplicazione di società collegate, praticamente inutili. Nel dossier che la magistratura sta esaminando c'è un elenco di società immobiliari costituito regione per regione con capitale sociale di una ventina di milioni e poste in liquidazione senza che gli atti di costituzione fossero stati registrati;

nella presente legislatura diverse interrogazioni parlamentari presentate dal-

l'onorevole Borghezio e dall'interrogante hanno cercato di far chiarezza nelle procedure di assunzione e nei bilanci delle Ferrovie dello Stato;

nelle recenti audizioni in Commissione trasporti l'ingegner Cimoli ha sempre affermato di procedere nella direzione di conseguire risultati concreti rispetto ai mandati conferitigli;

lo scorso mercoledì, 3 dicembre 1997, l'amministratore delegato delle FS e l'amministratore delegato della Cit (società controllata dalle Ferrovie dello Stato) hanno di nuovo difeso la politica economica dell'azienda, pur in presenza di dati finanziari estremamente negativi;

la manovra finanziaria attualmente in discussione alla Camera prevede oltre 17 mila prepensionamenti nelle Ferrovie dello Stato —:

se corrisponda al vero la notizia proveniente da fonti ufficiose del Ministero del tesoro che le Ferrovie dello Stato sarebbero costate oltre 200 mila miliardi negli ultimi tredici anni, vale a dire più o meno quanto il 10 per cento del debito pubblico italiano;

quali siano i risultati dell'inchiesta iniziata nel 1994 dalla Corte dei conti, che aveva mosso rilievi sull'opportunità di assumere personale dall'esterno e di creare società collegate che in pratica si sovrapponevano ad altre società già esistenti ed inserite nel gruppo Ferrovie dello Stato;

quale sia il calcolo accertato dagli ispettori del Secit, della cifra che le Ferrovie dello Stato non hanno pagato all'Inps per contributi pensionistici, vantando crediti inesistenti;

se corrisponda al vero la notizia che oltre ai mancati versamenti all'Inps, le Ferrovie dello Stato abbiano sospeso il pagamento della tassa sul patrimonio per l'anno in corso, quali i motivi e quanto sia l'importo dovuto. (5-03361)