

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IMMEDIATA  
IN COMMISSIONE**

**III Commissione**

**LECCESE.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

Fabrizio Mascioli, cittadino italiano, è detenuto dal maggio 1997 nelle carceri tunisine con l'accusa di aver contraffatto documenti di autovetture;

per questo reato è stato condannato a sette anni e tre mesi di reclusione;

in questi ultimi mesi Mascioli si è gravemente ammalato di depressione ed ha tentato per ben due volte il suicidio;

la famiglia ha cercato disperatamente di risolvere questa vicenda senza alcun risultato, pagando in termini affettivi ed economici gli effetti di questa drammatica situazione —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda intraprendere in merito ai fatti susposti, considerate anche le condizioni notoriamente invivibili delle carceri tunisine. (5-04017)

**BRUNETTI e MANTOVANI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

una grave crisi alimentare — dovuta ad una serie di catastrofi naturali — sta affamando la popolazione della Corea del Nord;

le autorità di Pyongyang hanno affermato di essere in grado di nutrire solo metà della popolazione;

le gravi inondazioni del luglio 1996 hanno finito per aggravare drammaticamente la situazione avendo provocato 500.000 senzatetto e una caduta di 2,5 milioni di tonnellate della produzione agri-

cola, rispetto ad una domanda annua di 4,5 milioni di tonnellate di cereali per l'alimentazione umana;

il governo di Pyongyang ha recentemente dato segnali di apertura per riprendere i negoziati di pace proponendo una conferenza quadripartita (le due Coree, la Cina e gli Stati Uniti) che dovrebbe avviare un meccanismo di garanzia della stabilità della penisola, in sostituzione del vecchio accordo di armistizio del 1953;

questi segnali sono stati valutati positivamente anche dagli Stati Uniti;

diversi governi europei hanno riallacciato le relazioni diplomatiche con la Corea del Nord —:

se non ritenga — anche per favorire il processo di pace — di dover riaprire la nostra sede diplomatica e Pyongyang riallacciando le relazioni diplomatiche tra l'Italia e la Corea del Nord;

se non ritenga di dover aumentare gli aiuti alimentari alla Corea del Nord in considerazione della grave carestia che sta falcidiando specialmente i soggetti più deboli (anziani e bambini). (5-04018)

**PEZZONI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

le trattative di pace in Messico tra Governo ed Ezln sono in una fase di stallo;

gli ultimi gravi episodi di violenza e di massacri rendono la situazione sempre più drammatica;

lo stesso Parlamento federale messicano ha chiesto la ripresa del negoziato riconoscendo al fronte Zapatista la piena rappresentatività come soggetto politico;

tra le parti esistono già gli accordi firmati a San Andrés, mentre la Cocola ha elaborato un progetto di riforme a cui il Governo ha opposto varie osservazioni senza averlo ancora approvato;

l'Unione europea ha stipulato con il Messico un accordo di cooperazione, in attesa di ratifica da parte dei Parlamenti

nazionali, contenente la « clausola democratica », che ne condiziona l'applicazione al rispetto dei diritti umani e delle regole democratiche —:

quali iniziative bilaterali e multilaterali, in sede di Unione europea e di altri organismi internazionali, a cominciare dalle istanze Onu di New York e Ginevra, siano state assunte per sollecitare la ripresa dei negoziati, evitando ogni tentazione di soluzione militare. (5-04019)

**CALZAVARA e RODEGHIERO.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il Ministro degli affari esteri ha affermato in occasione della Comunicazione del Governo in materia di politica estera all'Assemblea in data 17 e 18 marzo 1998, che il ruolo del nostro Paese nel mondo sia dare forza alla pace e al diritto che vogliamo contribuire ad instaurare —:

come possa conciliare questo intendimento, che qualora rispettato permetterebbe alla politica italiana di distinguersi come politica estera di spessore, strumento di progresso, nel rispetto delle culture dei Paesi, della dignità dell'uomo, con la volontà del Governo di ratificare accordi economici o culturali con Paesi dove i diritti umani sono, anche pesantemente, violati se non ignorati. (5-04020)

**GIOVANNI BIANCHI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

l'alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati ha esortato i governi europei a non rimandare nella Repubblica Federale di Jugoslavia i profughi del Kosovo non riconosciuti rifugiati. Tale dichiarazione fa seguito alla recrudescenza di violenza in Kosovo che ha provocato decine di morti;

« data la situazione attuale in Kosovo, l'Acnur invita i Governi a sospendere per motivi umanitari il rimpatrio dei pro-

fughi non riconosciuti rifugiati » come ha affermato Dennis McNamara Direttore del Dipartimento Protezione Internazionale dell'Acnur;

i Paesi europei hanno regolarmente rimpatriato i profughi che non hanno ottenuto lo *status* di rifugiato. La stragrande maggioranza dei richiedenti asilo provenienti dalla Repubblica Federale di Jugoslavia sono albanesi del Kosovo. Finora l'Acnur non ha obiettato sul loro rimpatrio purché le richieste d'asilo siano state accuratamente vagliate;

al momento ci sono più di 150.000 persone, per la maggior parte albanesi del Kosovo, in attesa di rientrare, in base ad accordi bilaterali tra i Paesi ospitanti e le autorità di Belgrado;

venerdì, l'Acnur ha espresso allarme e preoccupazione per i recenti episodi di violenza in Kosovo esortando a fare qualsiasi sforzo per evitare un'ulteriore *escalation* che potrebbe scatenare nuove ondate di rifugiati —:

quale sia la situazione in Italia per quanto riguarda i profughi provenienti dal Kosovo e se non intenda il Governo italiano guardare a loro con particolare attenzione, valutando l'opportunità di rimpatriarli fino a che in Kosovo non si ristabiliscano più accettabili condizioni di convivenza democratica. (5-04021)

#### IX Commissione

**EDUARDO BRUNO e BOGHETTA.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

si è recentemente aperto un contenzioso relativo al passaggio dei Tir italiani sul territorio svizzero;

su questi problemi si è svolta una specifica trattativa tra i paesi interessati —:

quali siano il contenuto degli incontri e le posizioni sostenute in questa sede dal Governo italiano. (5-04010)

GIARDIELLO e DE PICCOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il 1° luglio 1998 entrerà in vigore la liberalizzazione dell'autotrasporto di merci per conto terzi in ambito comunitario;

è stata approvata la legge 16 dicembre 1997, n. 454, concernente interventi per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità, oltre ad importanti misure di riforma della legge n. 298 del 1974 —:

quale sia lo stato di avanzamento dei provvedimenti attuativi previsti dalla legge n. 454 del 1997 e quali siano le iniziative che intenda assumere il Governo a seguito della decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea sui beni fiscali. (5-04011)

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

in Italia, negli ultimi vent'anni il ritmo di crescita del trasporto su gomma è stato da primato: il 170 per cento. Crescita talmente repentina da portare a vistosi squilibri tra gli stessi sistemi di trasporto. Infatti, l'eccessivo peso del trasporto su gomma è ormai quasi arrivato al limite del suo livello di espansione, limite che per quantità ed efficienza della rete autostradale e per i problemi sanitari e ambientali, non può essere più superato;

secondo stime della Confindustria, il 93,7 per cento delle merci di interesse industriale che viaggiano lungo la penisola italiana si muove su strade e autostrade a fronte di un ben più modesto 4,7 per cento che utilizza la ferrovia;

i trasporti su gomma sono passati, sempre negli ultimi vent'anni, da una quota del 44 al 63 per cento; percentuale che sale all'85 per cento se si considerano i trasporti su distanze inferiori ai 50 chilometri. Insieme con la crescita delle merci trasportate è aumentato sensibilmente (addirittura del 75 per cento) il parco mezzi pesanti che, in numero, superano addirit-

tura i 2 milioni 300 mila unità. Il risultato di questa crescita ha portato oggi i tir a smaltire in Italia ben 180 miliardi di tonnellate per chilometro contro i 160 della Germania, i 135 della Spagna, i 110 della Francia ed i poco meno di 100 della Gran Bretagna;

in definitiva il rapporto tra la strada e la rotaia è di 6 a 1; uno squilibrio insostenibile, con conseguenze ben note: la congestione delle arterie stradali, le limitazioni che Svizzera ed Austria oppongono al transito degli autocarri italiani, i cambiamenti della domanda da parte dell'utenza, sono solo alcuni dei problemi che impongono oggi una attenta riconsiderazione della nostra politica del settore perché venga finalmente dato il giusto spazio ai collegamenti ferroviari e, in particolare, al sistema combinato strada-rotaia;

la Commissione dell'Unione europea classifica come altamente inquinanti sia per rumorosità sia per emissioni e sicurezza la modalità stradale e quella aerea, salvando invece i sistemi ferroviario e marittimo. Il trasporto combinato è indicato quale compromesso da favorire per ottenere una durevole mobilità. La modalità stradale, in particolare, secondo l'Unione europea, è da penalizzare, non tanto con opere di convincimento, quanto con azioni disincentivanti attuate con la leva fiscale: chi inquina paga, l'esatto contrario di quello che avviene in Italia dove gli incentivi per il settore dell'autotrasporto sono all'ordine del giorno;

secondo i dati dell'Unione europea il costo sociale esterno del sistema attuale dei trasporti aumenta a circa il 4 per cento del Pil, una quantità dello stesso ordine di grandezza del fatturato dell'industria automobilistica;

dal 1992 al 1996 in Italia sono stati oltre seimila miliardi per favorire l'autotrasporto, e ulteriori 1800 miliardi sono stati stanziati con la legge 23 dicembre 1997, n. 454;

queste agevolazioni, oltre a rappresentare una sbagliata impostazione della

strategia del trasporto delle merci in Italia - che, va ricordato, è il paese europeo con la più alta percentuale di mobilità su gomma - sono anche in contrasto con le normative europee e, proprio in questi giorni, la Commissione dell'Unione europea ha avviato procedure d'infrazione a carico dell'Italia per l'eccessivo e ingiustificato ricorso ad agevolazioni ed incentivi per la categoria degli autotrasportatori e il nostro Paese è stato condannato e gli autotrasportatori devono rifondere i finanziamenti illecitamente ricevuti;

è necessario modificare le attuali strategie di trasporto merci, attualmente sbilanciate in modo eccessivo a favore della strada, con drammatiche conseguenze sul piano dell'inquinamento atmosferico e acustico, con un esponenziale aumento dei rischi per la sicurezza connesso alla maggiore incidentalità del trasporto su gomma e per gli inevitabili disagi alla circolazione sulla rete stradale e autostradale, oramai non più in grado di sopportare un simile carico -:

cosa intenda fare il Governo per quanto riguarda la procedura di infrazione avviata dall'Unione europea a carico dell'Italia in merito alla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante « norme per la ristrutturazione dell'autotrasporto e per lo sviluppo dell'intermodalità » approvata dal Parlamento italiano e come intenda comportarsi in merito alle condanne ricevute per illecite sovvenzioni erogate agli autotrasportatori negli anni '90. (5-04012)

**BOSCO e CIAPUSCI.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

la Corte di Giustizia europea nello scorso mese di gennaio ha condannato l'Italia alla restituzione di lire 275 miliardi di crediti di imposta, per l'anno 1992, concessi agli autotrasportatori italiani a titolo di compensazione della differenza tra il prezzo del gasolio nazionale e quello medio vigente nei Paesi dell'Unione europea;

la suddetta condanna potrebbe essere estesa ai crediti d'imposta concessi per gli anni 1993 e 1994 -:

quali siano le intenzioni del Governo al fine di ottemperare alla sentenza della Corte di giustizia senza che tale situazione si ripercuota ai danni degli autotrasportatori. (5-04013)

**MAMMOLA, FLORESTA e DI LUCA.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

in data 29 gennaio 1998 la Corte di giustizia ha emesso una sentenza di condanna nei confronti dell'Italia per inadempienza per il mancato recupero, mediante il sistema del « bonus fiscale » per l'anno 1992, dei fondi erogati agli autotrasportatori, cui si sarebbe dovuto procedere, nel termine di due mesi, in base ad una precedente decisione della Commissione europea, mediante il sistema del « bonus fiscale » per l'anno 1992;

sono da attendersi analoghe sentenze dello stesso organismo comunitario per gli anni 1993, 1994 e 1995;

al netto degli interessi dalla data di erogazione dei contributi ad oggi dovranno essere recuperati circa 1.000 miliardi di lire -:

se, con quali modalità, e con quali tempi il Governo rispetterà le sentenze della Corte di giustizia. (5-04014)

**TUCCILLO e MERLO.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

la legge n. 454 rappresenta un tentativo importante del legislatore per ristrutturare il settore dell'autotrasporto e per avviarne un più radicale processo di riforma;

la validità della legge n. 454 è strettamente legata alle deleghe concesse al

Governo e agli interventi che in tempi certi il Governo si è impegnato a porre in essere: 1) con apposito regolamento da emanare entro 30 giorni dalla entrata in vigore della legge, in rapporto alla riduzione della capacità di offerta; 2) con appositi progetti, entro 60 giorni, per la revisione del sistema tariffario, e per la riforma organica dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cui alla legge n. 298; 3) con apposito schema di piano per gli interporti da finanziare nei nodi intermodali più conge-

stionati, da presentarsi entro il 28 febbraio alle competenti Commissioni parlamentari;

ad oggi risultano ampiamente superati i tempi per la presentazione di regolamenti, progetti e schemi di piano sopra indicati —:

cosa il Governo intenda fare per dare attuazione tempestiva ed organica agli impegni a cui la legge lo vincola e che appaiono indispensabili al fine di una efficace attuazione della legge stessa. (5-04015)