

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

OSTILLIO. — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

l'Ente poste italiane ha recentemente attivato le procedure di selezione per la nomina a dirigente;

tali procedure consistono in un colloquio ed in un successivo corso di formazione presso l'Università Bocconi della durata di undici giorni, in cui vengono trattate problematiche attinenti al bilancio e alla gestione finanziaria, per la cui trattazione in ambito universitario è richiesto normalmente l'intero anno accademico;

i corsisti vengono valutati sulla base delle votazioni conseguite nelle due esercitazioni pratiche, peraltro di notevole complessità, predisposte da docenti universitari diversi da quelli che hanno tenuto le lezioni, con la conseguenza che l'esame si svolge su tematiche che non erano state adeguatamente approfondite nel corso dei vari seminari;

il progetto formativo così strutturato appare del tutto inidoneo a far emergere la professionalità e la capacità a ricoprire ruoli dirigenziali da parte dei funzionari sottoposti a selezione, la partecipazione alla quale è peraltro avvenuta a seguito di segnalazione degli organi superiori —:

quali finalità e motivazioni abbiano indotto le poste italiane ad adottare per l'accesso alla dirigenza tale percorso formativo;

quali siano i costi sostenuti per la sua organizzazione;

se non ritenga opportuno intervenire per introdurre parametri valutativi improntati a maggiore trasparenza, equità e rispondenza al concreto svolgimento dell'azione dirigenziale. (4-21767)

ORESTE ROSSI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il primo febbraio 1999 è stata convocata ad Alessandria la conferenza provinciale dei servizi per esprimere un parere in merito all'installazione di un impianto per lo stoccaggio di rifiuti speciali e pericolosi presso il comune di Predosa;

tale impianto sarebbe collocato ad una quarantina di metri dal torrente Orba in un punto soggetto ad erosione, esondazione, su un terreno altamente permeabile;

in caso di esondazione del fiume l'eventuale impianto potrebbe provocare la disposizione dei prodotti lì collocati comprendenti oli esausti, emulsioni e batterie —:

se intenda intervenire al fine di verificare la veridicità di quanto sopra esposto e al fine di verificare il rispetto delle leggi di tutela ambientale ed in particolare di tutela del suolo e di rispetto delle fasce fluviali. (4-21768)

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

il signor Franco Sanna, nato a Firenze il 25 settembre 1954, alle ore 16 circa del 26 luglio 1997, mentre, effettuato il *check-in*, stava dirigendosi all'area del *gates* dell'aeroporto di Chiang Mai (Thailandia) per prendere il volo per Bangkok, in compagnia della moglie incinta, veniva raggiunto da vari colpi di pistola esplosi da un malvivente che seminava terrore e panico sparando all'impazzata tra i passeggeri in attesa di imbarco, tra i quali un gruppo di italiani in viaggio di vacanza;

nella sparatoria seguita all'intervento di un agente della sicurezza aeroportuale, il Sanna, come successivamente rilevato dai medici dell'ospedale locale, riportava gravi fratture e lesioni alle articolazioni delle spalle, delle braccia e della mano destra, con postumi permanenti rilevanti che ne hanno ridotto la capacità lavorativa

al 70 per cento e corrispondentemente il reddito professionale di agente assicuratore;

il giorno successivo all'evento suddetto, il responsabile della criminale sparatoria, riconosciuto come tal Somjai Rungraj, caporale di polizia dello stesso servizio aeroportuale, nella circostanza fuori servizio per ferie, veniva arrestato;

in previsione del processo, il 25 agosto 1997 il Sanna attraverso il nostro Ministro degli affari esteri avanzava richiesta di assistenza e protezione diplomatica da parte degli organi preposti della nostra ambasciata a Bangkok, senza peraltro ricevere riscontro alcuno;

il processo, svoltosi presso la Corte di Chiang Mai e senza l'assistenza di un legale di difesa del Sanna, si è concluso con la condanna dell'imputato, reo confesso, all'ergastolo senza remissioni di spese e di risarcimento del danno;

a parere del Sanna, il processo si sarebbe svolto in modo sbrigativo ed approssimativo, e soprattutto con palese obiettivo di escludere da ogni responsabilità diretta i servizi di sicurezza dell'aeroporto di Chiang Mai e quella oggettiva del governo thailandese, entrambi viceversa chiamati direttamente in causa agli effetti risarcitori dal nostro connazionale, il quale sosteneva che nella sparatoria almeno uno dei proiettili vaganti di cui è rimasto vittima provenisse dalla pistola dell'agente dei servizi statali aeroportuali;

a detta del Sanna l'atteggiamento elusivo avuto nella circostanza dalla nostra ambasciata di Bangkok non gli avrebbe consentito neanche di proporre appello contro la sentenza del tribunale di Chiang Mai nei tempi prescritti;

per tutti i suddetti motivi il Sanna ha indirizzato una dettagliata denuncia alla *High Commission for Human Rights* alle Nazioni unite di Ginevra —:

se non intenda promuovere gli accertamenti del caso per verificare se nelle circostanze suddette il Sanna, cittadino

italiano gravemente ferito ed offeso, sia stato privato dalle autorità italiane in Thailandia dell'assistenza morale e materiale che il nostro ordinamento democratico assicura anche ai cittadini italiani all'estero;

se non ritenga di dover aprire un procedimento per garantire al Sanna un adeguato risarcimento dei danni subiti anche a causa del disinteresse delle autorità (ambasciata e consolato) italiane.

(4-21769)

NAN. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

a seguito della privatizzazione Eni sono stati introitati 42 mila miliardi tramite il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica che sono stati indirizzati alla finanza pubblica senza nulla riservare per la ricerca e lo sviluppo;

esiste uno sbilanciamento dell'investimento nei confronti del settore chimico considerato che per tale comparto ci si trova in presenza di uno sbilancio commerciale pari a circa 15 mila miliardi;

Eni è il soggetto principale e più importante del settore;

inoltre, quali azioni di sviluppo siano state previste per il settore ed in particolare quali impegni, sia sotto il profilo produttivo che occupazionale, il Governo intenda assumere nei confronti del noto problema dell'Acna di Cengio per il quale è stata ufficializzata la messa in liquidazione —:

che cosa intenda fare il Governo e quali atti intenda adottare per favorire investimenti, ricerca, e rilancio. (4-21770)

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

nella città di Genova, la stazione ferroviaria di Sestri Ponente è, per ordine di importanza con Sampierdarena, seconda

solo a quelle centrali di Brignole e di Porta Principe, essendo situata al centro di un'area che comprende numerosi insediamenti industriali, il porto di Voltri, due caselli autostradali e l'aeroporto;

tale stazione, oltre a ricoprire un ruolo essenziale per il trasporto merci su rotaia, svolge una funzione di servizio metropolitano, movimentando giornalmente più di ventimila passeggeri;

la sua collocazione urbanistica lungo l'unica strada di scorrimento di Sestri Ponente, l'Aurelia, concorre alla congestione del traffico e rappresenta un rischio per gli utenti del servizio, data la pericolosità dell'attraversamento, regolato solo da un semaforo;

il piano territoriale di coordinamento della regione Liguria e il piano regolatore generale del comune di Genova recentemente adottato, prevedono la ricollocazione e riqualificazione della stazione verso il mare;

la realizzazione dell'intervento, sul quale sono stati predisposti numerosi progetti, consentirebbe l'allargamento della via Aurelia e quindi il miglioramento della viabilità in una zona già fortemente penalizzata;

la nuova collocazione sarebbe altresì funzionale al nuovo porticciolo turistico, con oltre duemila posti barca i cui lavori inizieranno nel giugno 1999 —;

se non ritenga di promuovere un confronto con la regione Liguria, il comune di Genova e le Ferrovie dello Stato per giungere ad una intesa che consenta di realizzare in tempi brevi la nuova stazione ferroviaria. (4-21771)

BORGHEZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dell'interno e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che il maggior partito dell'attuale coalizione di Governo,

quello dei « Democratici di Sinistra », sorto dalla trasformazione del vecchio « Pds » decisa nell'assemblea di tale partito tenutasi a Firenze nel febbraio del 1998, in realtà non sarebbe mai stato legalmente costituito come tale;

alla trasformazione del punto di vista giuridico formale, incredibilmente, osterebbero l'enorme accumulo debitorio in campo al vecchio Pds e la difficoltà di riformare in campo al « nuovo » partito « Ds » i mutui di recente generosamente rinnovati, a favore dell'ex Pds, dal sistema bancario —;

se siano a conoscenza di tale fatto e come ritengano possibile che un partito, per di più un partito di Governo, operi in simile situazione antiggiuridica;

se, in particolare, il Ministro dell'interno non ritenga di dover accertare la effettiva denominazione del maggiore partito dell'attuale Governo, e per quale motivo la decisione, assunta in sede politica, trasformare il Pds in Ds non abbia avuto poi seguito dal punto di vista giuridico-formale. (4-21772)

GRAMAZIO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, bilancio e programmazione.* — Per sapere — premesso che:

la società Metropolis è interamente controllata dalle Ferrovie dello Stato Spa, vale a dire la più disastrosa azienda pubblica che grava sul bilancio dello Stato italiano per svariate migliaia di miliardi puntualmente sottratti ai contribuenti, ai quali oltretutto viene offerto, in cambio, un servizio ferroviario da terzo mondo;

la società Metropolis non ha altro compito che quello di gestire gli immobili delle ferrovie e pertanto l'attivo del suo bilancio è costituito unicamente dai corrispettivi a tale titolo versati dall'Ente ferroviario; ancora una volta, quindi la sua gestione è interamente a carico del contribuente italiano;

il dissesto economico dell'ente ferroviario è tale che più volte l'amministratore delegato Cimoli ed il presidente Demattè si sono presentati in Parlamento affermando che l'ente non disponeva nemmeno dei soldi per pagare gli stipendi ai ferrovieri e che l'unico modo per risanarlo era una politica di « lacrime e sangue » con contenimento di tutte le spese superflue ed il licenziamento (a volte chiamato eufemisticamente prepensionamento, a volta cassa integrazione) di decine di migliaia di ferrovieri;

nonostante i pubblici richiami alla morigeratezza da parte dei vertici ferroviari, la società Metropolis è considerata dai ferrovieri un luogo di sperpero del denaro dei contribuenti in funzione di un lusso sfrenato nel quale vivono gli amministratori, i dirigenti e i dipendenti di tale società (in tutto una sessantina di persone);

a testimonianza di quanto sopra viene riferito il fatto che la società Metropolis dispone del più faraonico e moderno parco di auto blu di tutto il pianeta ferrovie consistente in almeno quindici fiammanti autovetture di grossa cilindrata date in uso ad amministratori, dirigenti e segretarie delle quali parrebbe, almeno in alcuni casi essere fatto un uso a fini privati, nonostante si tratti d'autovetture pagate dalla collettività;

ma quello che i ferrovieri ancora non sanno è che in questi giorni il direttore generale di Metropolis, p.i. Timoteo Benedetto, sta stipulando con la società Savarent un contratto per l'acquisto di tre altre autovetture (Lancia Kappa 2000 turbo dotate anche di navigatore satellitare oltre che di tutti i più lussuosi *optionals* possibili e immaginabili) da destinare al presidente ed all'amministratore delegato della società, signori Cesare Ferrero e Marco Di Molfetta, i quali, risiedendo a Milano e lavorando a Roma, hanno evidentemente bisogno di una doppia, lussuosissima fuoriserie di servizio pagata dal povero contribuente italiano e da utilizzare come parrebbe doversi concludere, una nella

sede di lavoro e l'altra, nel tempo libero con parenti ed amici, nel luogo di residenza. La terza limousine sarebbe destinata allo stesso Benedetto, forse quale pegno di gratitudine del presidente e dell'amministratore delegato per la grande comprensione da lui manifestata per le loro esigenze di lavoratori fuori sede;

e che tutto quanto sopra riferito c'entri effettivamente poco con le esigenze di servizio è testimoniato dal fatto che il Benedetto ha opposto un secco rifiuto all'attribuzione di un'auto di servizio all'ingegner Raul Camponeschi, unico dirigente di estrazione ferroviaria presente a Metropolis, costretto quotidianamente a girare per cantieri e strutture ferroviarie da ristrutturare con la propria autovettura personale o con quelle dei suoi collaboratori, il quale si sarebbe accontentato anche di un modello andante e di seconda mano, pur essendo, unico tra i dirigenti di Metropolis a svolgere un'attività oggettivamente produttiva, orientata al risanamento architettonico ed ambientale delle obsolete strutture ferroviarie e quindi funzionale al miglioramento dei canoni di fruibilità di tali strutture da parte dei cittadini e dei viaggiatori; ciò, per altro, potrebbe ricollegarsi al fatto che il Benedetto abbia mutato il proprio atteggiamento verso i ferrovieri, trasformandolo da disponibile e riguardoso in protervo e sprezzante, dopo la nomina a direttore generale delle Ferrovie dello Stato di Francesco Mengozzi, in passato stretto collaboratore del Benedetto presso l'Italstat ed altre società della galleria Iri -:

se risulti coerente con le politiche di contenimento delle spese dell'ente ferroviario e delle sue consociate più volte annunciate in Parlamento dai vertici ferroviari quanto sta avvenendo alla Metropolis, in particolare con le auto blu;

a quanto ammonti il costo annuo della gestione di Metropolis, sopportato indirettamente dai contribuenti italiani che pagano tasse ed imposte per risanare i *deficit* delle Ferrovie dello Stato. (4-21773)

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

quando pensino di porre fine alla vergogna di regime delle scorte;

se tra carabinieri, agenti, finanziari vi siano ben 6000 addetti che operano esclusivamente per tutelare i nuovi « dei » della politica, della finanza, dei sindacati di regime;

se sia vero che segretari di piccoli partiti in estinzione, che sono anche Ministri, abbiano ben 42 addetti per la casa di città, per quelle di campagna, di montagna e di mare, nonché per i movimenti in macchina e che qualche Sottosegretario abbia ben 24 addetti alla sua sicurezza e venga accompagnato anche nei lussuosi ristoranti, o altrove;

se sia vero che ad ogni capo di sindacato della cosiddetta triplice venga assegnata una scorta composta complessivamente da 16 persone;

se sia vero che ad altri esponenti dei partiti di Governo siano assegnati ben 24 addetti per vigilare sulla loro sicurezza;

per quali motivi ai cittadini che pagano le tasse, non solo non venga assegnata una scorta, ma non si riesca a garantirgli di potere liberamente circolare senza essere scippati, rapinati, picchiati;

se e quando pensino possa finire questa vergogna, simbolo dei peggiori regimi autoritari. (4-21774)

LUCCHESI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

quali siano le sue considerazioni su quanto scrive il 20 gennaio 1999 il notiziario *l'Informatore* in un articolo intitolato: « È crisi del capitalismo globale? », articolo in cui vengono anche riportate delle frasi del noto speculatore George Soros e viene data una panoramica sui poteri finanziari e sulla crisi del Brasile e forse pure dell'Argentina;

quali siano stati gli interventi del Ministro interrogato per preservare l'economia italiana da ripercussioni negative di avvenimenti esteri. (4-21775)

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

dopo aver avuto nel giro di pochi anni targhe, ancora in molti casi in circolazione, quadrate con la sigla della provincia e i numeri bianchi su sfondo nero, rettangolari con la sigla della provincia in arancione e i numeri bianchi su sfondo nero, rettangolari con la provincia e i numeri su sfondo bianco e rettangolari alfanumeriche senza provincia, ora si aggirano per il Paese nuove targhe che hanno reintrodotta finalmente la sigla provinciale, ma in uno spazio così minuto da diventare puro svago per esercizi di ottici e optometristi in pensione;

tali nuove targhe fanno uso di adesivi facilmente falsificabili e sostituibili a piacimento;

tali targhe di fatto più grandi hanno comportato uno spreco di denaro per tutti coloro che sono in possesso di supporti portatarga di vecchio tipo —:

a chi sia stato affidato e quali siano stati i costi di tale progettazione;

perché, volendo evidenziare le sigle delle province non si sia loro assegnato anche lo spazio destinato, invece, a dati, a parere dell'interrogante, inutili, come l'anno d'immatricolazione e il simbolo dell'Italia e dell'Europa;

se l'inevitabile « I » sulla nuova targa dia di fatto la possibilità di viaggiare all'estero senza apporne un'altra;

in caso negativo, fino a quante « I » si possa essere costretti a mettere per viaggiare tranquilli. (4-21776)

MANZONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

in presenza di irregolarità amministrative denunciate in conferenza stampa dal vice presidente uscente, signor Frandi, della Federazione italiana nuoto (Fin), la Giunta Esecutiva del Coni ha tempestivamente esperito, attraverso l'ufficio ispettivo, un'inchiesta, la quale ha accertato in appena quattro giorni la fondatezza dei fatti denunciati proponendo consequenzialmente il commissariamento della Fin al prossimo Consiglio nazionale del Coni;

all'interrogante risulta che affiliati alla Federazione italiana pallavolo (Fipav) continuano, da ormai molti anni, ad evidenziare alla Giunta esecutiva del Coni gravi irregolarità verificatesi nella gestione della Federvolley, attraverso la presentazione di ricorsi ed esposti specifici, anche inviati all'attenzione del Ministro vigilante; di contro la Giunta esecutiva non ha mai attivato i suoi organi ispettivi, limitandosi a fornire risposte e giustificazioni ai rilievi basandosi esclusivamente sulle informazioni fornite a sua volta dalla Fipav, senza approfondire gli aspetti evidenziati con una propria inchiesta amministrativa, che almeno avrebbe garantito la terzietà del giudizio;

con le interrogazioni nn. 4-12320 del 15 settembre 1997, 4-17971 del 3 giugno 1998, 4-18045 del 9 giugno 1998, 4-21638 del 19 gennaio 1999, rimaste purtroppo ancora senza risposta, si richiedevano notizie su alcune situazioni di gestione amministrativa e contabile della Fipav, al fine di chiarire e regolarizzare le situazioni evidenziate, anche con ispezioni da parte degli organi competenti. Neanche con le risposte date alle interrogazioni nn. 4-10004 del 15 maggio 1997, 4-18521 del 26 giugno 1998 e 4-19335 del 30 luglio 1998 pare che si siano sciolti i dubbi e le riserve avanzate in ordine ai vari episodi evidenziati, in quanto, anche per questi casi, il Coni fornisce informazioni che si basano su deduzioni evidentemente interessate, e quindi non obiettive, della Fipav, in quanto chiamata in causa, e non su risultati di accertamenti e di indagini ispettive di competenza degli organi preposti;

il diverso comportamento del Coni di fronte a denunce di irregolarità amministrative, non soddisfa in egual misura le esigenze legittime di trasparenza e di correttezza degli istanti, tanto che si potrebbe pensare che lo stesso Coni faccia uso strumentale e mirato del potere che esercita in un settore, quale quello dello sport, che vede il coinvolgimento diretto ed indiretto di gran parte della popolazione;

tale comportamento omissivo da parte del Coni è tenuto pure rispetto a situazioni poco chiare di altre federazioni sportive nazionali, prima fra tutte la Federcalcio, già evidenziate dall'interrogante —:

come intendano giustificare l'operato del Coni che — sempre con esplicito richiamo ai suoi doveri — non si è ancora attivato a disporre almeno un'ispezione sulla gestione della Fipav per riportare la stessa alla chiarezza ed alla trasparenza dei metodi e dei comportamenti, procedendo, se del caso, alla nomina di una gestione commissariale;

se non ritengano che la mancata osservanza dei doveri istituzionali del Coni (articolo 5,1/L; articolo 9,1/C-G decreto del Presidente della Repubblica 157/86) configuri estremi di reato di omissione o rifiuto di atti d'ufficio, se non di abuso d'ufficio;

se non ritengano che ci siano gli estremi per applicare nei confronti del Coni quanto espressamente recita l'articolo 13,1 del decreto del Presidente della Repubblica 157/86, segnalando alla magistratura competente coloro i quali abbiano contribuito a generare e a sviluppare una siffatta situazione. (4-21777)

Apposizione di firme a interrogazioni

L'interrogazione Volontè n. 5-04713, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 22 giugno 1998, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Manzione.