

così a compiere iniziative di ogni tipo nei mercati e possono impunemente conquistare società della telefonia, di acquedotti ed altro ancora. (4-31806)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

sulla nave della Tirrenia si sono svolte le elezioni per i rappresentanti della sicurezza;

durante le procedure elettorali sembra si siano verificati gravi fatti quale la cancellazione di nominativi dalla lista di candidati, in particolare si è voluto cancellare un candidato del sindacato Cobas, l'apertura delle urne e lo spoglio non è avvenuto sulle singole navi ma nella sala della Tirrenia a Napoli, spoglio a cui non sono stati invitati tutti i sindacati —:

se non ritenga di intervenire con forza e urgenza al fine di verificare le vicende denunciate, verificare eventuali abusi, ripristinare la legalità, rifare le elezioni. (5-08304)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il 26 aprile 1990 è entrata in vigore anche per le cinture posteriori la legge n. 11 del 1989 che rendeva obbligatoria la presenza di cinture di sicurezza anteriori e posteriori su tutte le auto di nuova immatricolazione, consentendo però alle auto immatricolate prima di quella data di circolare anche senza cinture di sicurezza posteriori;

nel 1993 con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada si rendeva ob-

bligatoria la presenza dei dispositivi di ritenuta e di protezione per i veicoli predisposti fin dall'origine con gli specifici punti di attacco, aventi le caratteristiche indicate, per ciascuna categoria di veicoli, con decreto del Ministro dei trasporti;

l'articolo 72 del codice della strada si riferisce a « dispositivi di ritenuta » senza specificare se anteriori o posteriori ed inoltre non indica le caratteristiche di tali dispositivi per le quali si è rimandato ad un decreto del Ministro dei trasporti che però non è stato mai emanato;

la circolare D.C. IV n. D.G. n. 271 del 1993 del 30 novembre 1993 stabiliva che in assenza del decreto del Ministro dei trasporti l'obbligo di montare le cinture posteriori doveva intendersi riferito soltanto ai veicoli immatricolati a far data dal 26 aprile 1990;

recentemente la motorizzazione civile con una serie di circolari (l'ultima è del 22 giugno 2000) ha confermato l'obbligo di installazione delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori per tutti i veicoli immatricolati a far data dal 15 giugno 1976;

quest'ultima interpretazione comporta molteplici difficoltà derivanti dal fatto che risulta quasi impossibile e costosissimo oggi poter trovare ricambi perchè sono fuori produzione o perchè sono esaurite le scorte —:

se non si ritenga opportuno che il ministro intervenga affinché si prevedeva che l'obbligo di montare le cinture di sicurezza posteriori sia valido per i soli veicoli immatricolati a far data dal 26 aprile 1990. (4-31785)

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

l'attività degli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, meglio conosciuti come « agenzie di pratiche auto » — disciplinata dalla legge n. 264 del 1991 — consiste « nello svolgimento dei compiti di consulenza e di assistenza

nonché di adempimenti effettuati a titolo oneroso per incarico di qualunque soggetto interessato »;

tra i soggetti interessati rientrano il committente, l'acquirente, il venditore o comunque tutti coloro che esercitano attività di commercio di veicoli nuovi ed usati, che diventano dunque committenti per ogni singola formalità quando trattasi di rapporti occasionali o committenti abituali quando si instaura un rapporto duraturo nel tempo;

per l'attività di consulenza automobilistica esercitata dalle suddette agenzie, le anticipazioni esenti ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 633 del 1972 possono essere pretese e fatturate solo dopo essere state erogate agli enti destinatari competenti;

se le competenze anticipate dagli studi di consulenza automobilistica esenti ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 633 del 1972 debbano essere considerate crediti privilegiati nel caso in cui il soggetto committente del servizio incorra in casi di insolvenze conclamate, concordati o fallimenti. (4-31788)

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

con la legge 6 giugno 1974, n. 298 sono stati istituiti i comitati provinciali dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi;

detti comitati in concreto si limitano a ratificare le iscrizioni, variazioni e quant'altro alle quali peraltro i richiedenti hanno già diritto qualora sussistano i requisiti previsti dalla normativa vigente;

in realtà gli stessi comitati provinciali avrebbero dovuto avere un vero e proprio potere decisionale riguardo all'ammissione dei richiedenti l'iscrizione a tale albo così come del resto accade per tutti gli ordini professionali;

nella sua attuale configurazione l'albo in questione svolge delle funzioni che non sono quelle di un effettivo organo di governo della categoria;

il costo per il funzionamento dell'albo è notevole e addirittura recentemente si è provveduto all'aumento dei gettoni di presenza dei propri componenti —:

se non si ritenga opportuno prevedere delle modifiche serie e tempestive della normativa vigente in materia al fine di trasformare l'albo provinciale in uno strumento più utile alla categoria degli autotrasportati di merci conferendo allo stesso una completa ed autonoma gestione.

(4-31789)

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

nell'orario invernale delle Ferrovie dello Stato appaiono soppresse le corse dell'espresso per Foggia delle 11.21 e di quello per Bologna delle 19.22;

da notizie diffuse dalla stampa locale si è appreso che, in seguito alla conversione degli Intercity in Eurostar, due importanti Intercity, quello per Lecce delle 11.48 e quello per Milano delle 17.04 non fermeranno più nella stazione di San Benedetto del Tronto per usufruire di questi due collegamenti sarà necessario raggiungere le stazioni di Pescara o di Ancona con treni locali che costringono i numerosi pendolari ad allungare il tempo di percorrenza di questi tratti;

tutto ciò comporterà, come già detto, notevoli disagi tanto ai pendolari quanto ai numerosi turisti che solitamente usufruiscono del servizio e fanno scalo alla stazione di San Benedetto;

è assurdo penalizzare in questo modo la provincia di Ascoli Piceno e la città di San Benedetto visto che numerosi sono i passeggeri che sia in estate che in inverno usufruiscono di questi collegamenti;

è necessario servirsi di collegamenti veloci e fruibili che sono la chiave del turismo e proprio per questo appare insensata la decisione di eliminare la stazione di San Benedetto del Tronto in una fase delicata come questa, rappresentata da un grande sforzo imprenditoriale teso a recuperare quella fascia di turisti che sin sono allontanati sia per la guerra del Kosovo sia per l'effetto delle mucillagini;

è opportuno, inoltre, non ostacolare, con decisioni come quelle assunte dalle Ferrovie dello Stato, lo sviluppo del territorio in nome una non meglio identificata razionalizzazione delle risorse delle Ferrovie dello Stato —:

quali siano i criteri e le motivazioni con cui si è deciso di sopprimere le corse e le fermate alla stazione di San Benedetto visto che tale scelta non comporta un risparmio di tempo;

se non sia il caso di rivedere tale decisione anche alla luce del notevole flusso turistico che nell'estate ha interessato la città di San Benedetto e l'intera provincia di Ascoli Piceno considerato che anche la stazione sambenedettese rappresenta il nodo di collegamento con il capoluogo di provincia;

se non sia il caso di rivedere i tagli che interessano anche la tratta Ascoli-Piceno-San Benedetto del Tronto e che vedono una drastica riduzione delle soste dei treni lungo la vallata del Tronto.

(4-31798)

OCCHIONERO, GIARDIELLO, BRACCO, CENNAMO, CARUANO, DEBIASIO CALIMANI, GAETANO VENETO, PEZZONI, RABBITO, POMPILI, PENNA, PANATTONI, GATTO, GIACCO, ABBONDANZIERI, SIOLA, NAPPI, PETRELLA, SALES e BARBIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

con l'orario invernale entrato in vigore il 24 settembre 2000 le Ferrovie spa hanno soppresso la fermata a Termoli

(Campobasso) degli Eurostar 33203 Milano-Lecce e 34654 Lecce-Milano privando il Molise e il Sannio beneventano dell'unico collegamento d'alta velocità con quelle aree del Paese (Emilia e Lombardia) che negli anni passati sono state terre di approdo per migliaia di emigrati meridionali e con cui Molise e Sannio hanno rapporti economici;

tale soppressione ha determinato la cancellazione dei servizi sostitutivi su gomma istituiti sulla tratta Salerno-Avellino-Benevento-Campobasso-Termoli in funzione proprio di quella fermata, privando di altri importanti collegamenti un'ampia zona interna del centro-sud, già molto povera di infrastrutture nel settore dei trasporti, essenziali per lo sviluppo e la crescita civile;

tale soppressione sarebbe stata motivata dalla necessità di ridurre i tempi di percorrenza degli Eurostar in questione che tuttavia non possono procedere ad alte velocità per i ritardi nell'adeguamento degli impianti fissi della linea adriatica sicché l'utilità conseguita è di qualche irrilevante minuto;

considerato che le Ferrovie spa non possono « punire » zone del Paese che hanno bisogno invece del loro indispensabile ruolo di servizio pubblico inteso come fattore a volte unico di promozione civile;

rilevato che la linea Termoli-Campobasso-Benevento-Avellino-Salerno è l'unica verticale nord-sud tra Adriatico e Tirreno e che è stata sempre trascurata o dimenticata mentre un suo radicale ammodernamento potrebbe rendere rapidi i collegamenti tra i due mari in un sistema di comunicazioni proiettate per il traffico merci anche su direttrici internazionali oltre le rispettive sponde —:

se ritengano opportuno e necessario intervenire presso le Ferrovie spa per il ripristino della fermata a Termoli degli Eurostar di cui in premessa;

se ritengano utile valutare la necessità di inserire nei programmi del Governo l'impegno di avviare un progetto di fatti-

bilità di una moderna linea ferroviaria Termoli-Salerno nella doverosa riconsiderazione del progetto del « Corridoio adriatico » di cui potrebbe essere la diramazione verso il sud. (4-31801)

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

in data 5 giugno 1997 l'interrogante presentò una interrogazione per sapere se rispondeva al vero che il 15 novembre 1995 una società del signor Maurizio Costanzo aveva avuto una consulenza di 300 milioni annui dalla Società Roma 2000 controllata dalle Ferrovie dello Stato, quali attività avesse svolto in favore delle Ferrovie dello Stato e della suddetta società controllata e quali per il comune di Roma;

non avendo ricevuto alcuna risposta l'interrogante in data 30 novembre 1998 sollecitò nuovamente con altra interrogazione un riscontro, sottolineando l'illegittimità del comportamento del Governo che, rifiutandosi di rispondere, alimentava inquietanti sospetti. Neppure a quest'ultima interrogazione è stata data risposta alcuna;

successivamente in data 27 ottobre 1999 l'interrogante ripresentò per la terza volta la medesima interrogazione rimasta anch'essa senza risposta alcuna —:

quali siano la natura, il contenuto e le prestazioni oggetto della consulenza fornita dalla società indicata in premessa, o direttamente dal signor Costanzo, alla Società Roma 2000 e se reputi legittimo il relativo compenso;

se risulti in relazione a tale consulenza, avvenuta in mancanza di controprestazioni in favore delle Ferrovie dello Stato, sia stato avviato un procedimento penale al fine di verificare eventuali illeciti compensi o pagamenti per attività illegittimamente svolte in favore di soggetti diversi dalla Società Roma 2000;

quali siano le ragioni per cui dopo ben 40 mesi non si sia data alcuna risposta

alle interrogazioni sul caso « Maurizio Costanzo » e se sia in linea con gli intendimenti di trasparenza, più volte enunciati dal Governo, tale inaccettabile comportamento omissivo che sembra rivolto a coprire fatti che potrebbero nascondere favoritismi, clientelismi, incompatibilità, illeciti intrecci e conflitti di interessi, con le conseguenti responsabilità. (4-31807)

Apposizione di una firma ad una interpellanza urgente.

L'interpellanza urgente Molinari e Boccia n. 2-02578, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 19 settembre 2000, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Romano Carratelli.

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta scritta Pisapia n. 4-31763, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 4 ottobre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Lenti.

L'interrogazione a risposta in Commissione Giannotti ed altri n. 5-08293, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 4 ottobre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Giacco.

Ritiro di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta scritta Vendola e Nardini n. 4-31704 del 29 settembre 2000.

Ritiro di firme da una mozione.

Dalla mozione Pagliarini ed altri n. 1-00303, pubblicata nell'Allegato B ai