

conclusione l'esperienza gestionale di « Sviluppo Italia », capace nei fatti unicamente di evocare i fantasmi della più becera tradizione del fallimentare intervento pubblico nel Mezzogiorno, lasciando, al contrario, del tutto irrisolta la questione principale della effettiva creazione di flussi stabili di crescita economica, capaci di fornire le conseguenti risposte alla atavica fame di lavoro del Sud Italia. (5-08713)

Interrogazione a risposta scritta:

MENIA. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

negli scorsi mesi la direzione del tesoro ha inviato ai titolari di pensione di guerra l'intimazione a comunicare « entro 3 mesi » dalla scadenza fissata per la presentazione della dichiarazione dei redditi l'eventuale superamento del limite di reddito previsto per continuare a fruire degli assegni pensionistici di guerra, ai sensi degli articoli 39 e 80 del decreto del Presidente della Repubblica del 23 dicembre 1978, n. 915, nonché dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica del 30 dicembre 1981, n. 834;

al riguardo veniva comunicato che per l'anno in corso il suddetto limite ammontava alla « ricchissima » cifra di lire 13.116.033;

si intende sottoporre ai ministri interrogati il caso della signora Tinta Vanda vedova Camaur, ottantaduenne vedova di una medaglia di bronzo al valore militare che avendo superato il suddetto limite, si è vista togliere la miserrima rata mensile di lire 197.080 che fino ad oggi riceveva e che le era necessaria per l'acquisto di medicinali eccetera —:

se a fronte delle elargizioni elettorali di fine legislatura e delle cosiddette restituzioni dei bonus fiscali, il Governo intenda invece « risparmiare » sulle pensioni di guerra;

quanti siano i casi simili a questo denunciato per l'anno in corso e quale « risparmio » abbia ciò fruttato allo Stato;

se non si ritenga indegno di un paese civile il colpire persone anziane che hanno invece il diritto al rispetto ed alla riconoscenza dello Stato;

se non si ritenga di intervenire sollecitamente per ripristinare il godimento delle pensioni di guerra nel caso sopra segnalato e per tutti gli altri analoghi. (4-33455)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

OLIVIERI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

la motoslitta rappresenta un mezzo di trasporto utilizzato in particolari condizioni e per agevolare il trasporto di persone e cose in ambienti innevati. In alcune realtà, anche del nostro Paese, con queste vengono effettuati trasporti altrimenti impossibili vista la conformazione del territorio;

non risulta che nel nostro Paese vi sia sufficiente chiarezza sulla qualificazione delle motoslitte quali « veicoli ». Ai sensi dell'articolo 46 del Codice della strada motoslitte e gatti delle nevi non sarebbero qualificabili quali « veicoli »;

all'interno del Parco Naturale Adamello Brenta in Trentino, l'uso di detti mezzi verrebbe disciplinato da apposito articolo 5.1.21 (norma speciale). Ne deriverebbe che l'utilizzo di motoslitte o gatti delle nevi al di fuori delle piste e delle aree innevate adibite allo sci è vietato, salvo permessi rilasciati dal Direttore del Parco, previo assenso dei proprietari, per necessità di studio, ricerca, servizio del Parco, nonché dal Sindaco per esigenze della pub-

blica Amministrazione. Non rientrerebbero dunque tra le dette esigenze l'esercizio di uso civico;

motoslitte e gatti delle nevi non sembrano rientrare in alcuna delle categorie di veicoli individuate negli articoli da 52 a 58 del Codice della strada, potrebbero invece rientrare nella categoria dei « veicoli con caratteristiche atipiche ». Il decreto ministeriale, cui fa riferimento detta disposizione, che dovrebbe stabilire la categoria di veicoli a cui i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione, non sarebbe però stato emanato;

la circolare ministeriale n. 48/70, non più attuale ma comunque interessante sotto il profilo interpretativo e quale manifestazione di un orientamento individuale i trasporti speciali con veicoli a motore atti alla circolazione fuori strada, quali motoslitte, veicoli cingolati, ... tale circolare stabiliva che in alcuni casi tali veicoli possono essere utilizzati soltanto per il transito fuori strada o per la circolazione su strade chiuse al traffico e pertanto non ricadrebbero sotto la disciplina del Codice della strada. Discenderebbe da ciò dunque che le motoslitte non sarebbero classificabili quali « veicoli » ex articolo 46 del Codice della strada, poiché non circolano sulle strade, se non per attraversamento occasionale delle stesse —:

se non ritenga opportuno, vista l'evidente lacuna normativa, intervenire con idoneo strumento legislativo o regolamentare per rendere chiaro ai cittadini ed enti la possibilità di utilizzo di motoslitte per la circolazione su strade chiuse al traffico;

se non ritenga necessario stabilire con chiarezza quali sono gli ambiti e le possibilità di utilizzo delle motoslitte in territori innevati all'interno dei Parchi naturali;

se non ritenga opportuno rendere esplicito se, in base alla normativa vigente se esistente, le motoslitte siano qualificabili quali « veicoli » o come piuttosto vadano classificati e in caso di assenza di una normativa in vigore, quali siano le inizia-

tive legislative che ritenga opportuno assumere e in che direzione esse andrebbero. (5-08715)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nel corso di un incontro avuto con una delegazione di pendolari piacentini in qualità di vicesindaco della città di Piacenza, l'interrogante ha registrato la vibrata protesta degli intervenuti nei confronti delle Ferrovie dello Stato che, a partire dal 1° gennaio 2001, hanno introdotto un balzello di 4.000 lire per coloro che utilizzano gli Eurostar;

detto balzello, pretestuosamente definito « diritto di ammissione », prevede inoltre una procedura oltremodo complicata e farraginosa per il suo assolvimento;

il quotidiano locale (*Libertà*) del 16 gennaio 2001 ospita l'ennesima protesta dei pendolari piacentini, colpiti dall'iniquo ed inopinato provvedimento delle Ferrovie dello Stato;

il trattamento differenziato per gli Eurostar, rispetto agli Intercity, arreca — come più sopra affermato un ingiustificato aggravio di spese ai pendolari piacentini, i quali vedono quasi raddoppiato il costo dell'abbonamento e sono costretti ad assoggettarsi ai suoi perversi effetti economici —:

quali iniziative intenda assumere al fine di ricondurre i segnalati elementi della tariffa ferroviaria ad equità, sopprimendo — perciò — l'iniquo balzello recentemente introdotto. (4-33454)

BECCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

notevoli disagi ed inconvenienti si registrano giornalmente sulle navi operanti tra i porti italiani a seguito del mancato

adeguamento alle modalità definite in ambito europeo della normativa italiana sulle telecomunicazioni;

per l'utilizzo dei sistemi satellitari Imarsat è infatti previsto e necessario che i radiotelegrafisti siano in possesso di una specifica autorizzazione;

fin dal 1997 il Ministro delle comunicazioni si è impegnato alla riqualificazione degli ufficiali radiotelegrafisti e alla rivalutazione e il conseguente aggiornamento del loro ruolo tramite il conseguimento del titolo Gmdss/Goc (certificato di operatore generale per la conduzione delle apparecchiature di sicurezza del « *General Maritime Distress Safety System* — Gmdss — »;

secondo il ministro si riteneva infatti che con il conseguimento del titolo fosse possibile la riqualificazione degli ufficiali marconisti impedendone il lavoro a bordo con altra posizione lavorativa;

l'adempimento governativo ha trovato solo una parziale attuazione a causa delle decisioni messe in atto, in mancanza di una normativa specifica, dalle Capitanerie di Porto e dagli Ispettorati per la Telecomunicazione che continuano a chiudere le stazioni radioelettriche di bordo e a sbarcare, senza sostituzione, gli ufficiali radiotelegrafisti operatori Gmdss/Goc;

recentemente l'ispettore delle telecomunicazioni del Lazio ha avallato una visita ispettiva ed un collaudo che prevede la chiusura della stazione radioelettrica sulla nave passeggeri « Torres » della Tirrenia spa, chiusura annullata a seguito dell'accoglimento da parte della Capitaneria di Porto di Civitavecchia di una denuncia presentata dalle organizzazioni sindacali Ugl Mare e Fiast Navigazione relativa all'applicazione dei Decreti del Presidente della Repubblica n. 156 del 1973 e n. 435 del 1991;

nonostante siano state considerate valide le argomentazioni avanzate dalla denuncia rimangono ancora chiuse le stazioni radioelettriche delle Mn/t « Logudoro », « Gallura », e « Garibaldi »;

l'assenza di un operatore radiotelegrafico in grado di utilizzare le informazioni dei sistemi satellitari, oltre ad eliminare un servizio per i passeggeri, costituisce un elemento particolarmente grave per la sicurezza della navigazione anche a seguito della disattivazione degli apparati prescritti e dello sbarco degli stessi —:

quali sono le ragioni che inducono il ministero a non intervenire a fronte di una palese violazione delle leggi vigenti e della normativa relativa alla sicurezza in mare dal momento che si riducono i collegamenti nave-nave e nave-terra;

per quali ragioni non intervenga nei casi di installazione del Centro Radio Gmdss e tradizionale sul ponte di Comando delle navi senza alcuna autorizzazione della Capitaneria di Porto ne l'avallo tecnico del Rina;

se non intenda intervenire con urgenza per ripristinare gli apparati di sicurezza sbarcati da alcune navi e previsti dai piani costruttivi delle stesse;

se non intenda intervenire in modo tempestivo per regolamentare con una normativa chiara un settore così delicato per la sicurezza dei passeggeri e delle navi e risolvere in maniera definitiva il problema della categoria degli ufficiali radiotelegrafisti attraverso l'istituzione della figura dell'Operatore Radio Elettronico (Reo) come previsto dal regolamento internazionale delle telecomunicazioni.

(4-33466)

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

dal 1° gennaio 2001 è entrata in vigore in Svizzera la nuova legge federale sul traffico pesante; tale legge prevede che i mezzi pesanti che percorrono la rete autostradale svizzera paghino un pedaggio di 325 franchi per la tratta più lunga Chiasso-Basilea, mediamente 500 lire al chilometro;

sono soggetti al pagamento di tale imposta anche tutti i veicoli italiani che effettuano parte di questa tratta, in modo particolare tale imposta finisce per gravare pesantemente sulle ditte di confine del comasco che compiono soprattutto trasporti locali, che hanno origine a Como e meta in Svizzera; la breve percorrenza non consente però di ammortizzare i costi;

l'imposta grava non solo sul viaggio a pieno carico ma anche sul ritorno, trattandosi di una tassa sull'inquinamento prodotto e non solo sul peso;

poiché i vettori svizzeri non pagano nulla in entrata in Italia, diventano più competitivi rispetto ai vettori italiani e possono rappresentare un'offerta migliore al committente;

tale situazione rischia seriamente di mettere in crisi moltissime piccole aziende di trasporto di confine e di arrecare nel complesso un ingente danno finanziario all'economia comasca e italiana a favore di quella Svizzera;

la legge del 28 dicembre 1959, n. 1146 prevede l'applicazione di un'imposta di lire 18000 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate da autoveicoli e rimorchi adibiti a trasporti internazionali di cose, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero; tale legge prevede inoltre nell'articolo 2 la possibilità di esenzioni quando sussista reciprocità di trattamento tributario, reciprocità di trattamento che data l'introduzione della nuova imposta da parte della Svizzera verrebbe a mancare;

gli introiti derivanti dall'applicazione dell'imposta prevista dalla legge di cui al punto precedente potrebbero essere proficuamente utilizzati quali fonti per il miglioramento delle infrastrutture viabilistiche di confine, miglioramenti necessari per affrontare l'incremento del traffico pesante previsto per i prossimi anni, in particolar modo per quanto concerne la provincia di Como —

se il ministro non valuti positivamente la possibilità dell'applicazione dell'imposta prevista dalla legge 28 dicembre 1959, n. 1146, imposta che permetterebbe di ottenere dei cospicui contributi per il miglioramento delle infrastrutture viarie e ferroviarie di confine, così come è nelle intenzioni della vicina Svizzera che prevede di destinare i due terzi degli introiti derivanti dall'imposta di cui sopra per la costruzione delle nuove trasversali ferroviarie alpine, destinate a dirottare il traffico commerciale dalla strada al treno, e un terzo per finanziare opere dei Cantoni (quale esempio si consideri che il Canton Ticino, confinante con la provincia di Como, beneficerà di circa 25 milioni di franchi l'anno);

se il ministro non intenda altrimenti chiedere in virtù di tale legge l'esenzione per i mezzi di trasporto di merci italiani dalla imposta sopra menzionata, che la Svizzera ha deciso di introdurre, stabilendo così una reciprocità di trattamento;

se il ministro non possa altresì concordare una soluzione valida che non finisca per danneggiare e lasciare indifesi i nostri imprenditori, richiesta già più volte precedentemente inoltrata sia attraverso interrogazioni parlamentari, sia per mezzo lettera inviate alla gentilissima attenzione del signor ministro. (4-33473)

BECCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

in attuazione del processo di privatizzazione legge n.84 del 1994 nel porto di Chioggia sono state costituite tre distinte società:

la Gemeport, che avrebbe dovuto gestire tutti i mezzi meccanici di proprietà ex-compagnia lavoratori portuali e che, a tutt'oggi, non risulta operativa;

la Impreport impresa portuale (ex articolo 16 legge n.84 del 1994) autorizzata a svolgere tutte le operazioni portuali (sbarco imbarco, deposito, eccetera);

la Serviport che dovrebbe fungere da serbatoio di manodopera (*ex* articolo 21 legge 84 del 1994) per il personale in esubero;

la Impreport, che precedentemente operava con il personale in forza alla Serviport, nel luglio 2000 ha assunto 51 giovani con contratto di formazione che, secondo quanto è noto all'interrogante, il 7 luglio 2000 venivano trasferiti in forza alla Serviport in aggiunta al personale *ex* Clp, risultato a suo tempo in esubero e attualmente in cassa integrazione;

nel porto di Chioggia è in fase di sviluppo il nuovo terminal di proprietà della Ccia di Venezia che dovrebbe diventare il nuovo porto di Chioggia;

a seguito della nuova iniziativa le imprese oggi autorizzate ed operanti in esclusiva risultano insufficienti per garantire il mantenimento del traffico attuale e soprattutto per realizzare ulteriori iniziative;

per ovviare a questa situazione sono state depositate due istanze da imprese tendenti ad ottenere l'autorizzazione *ex* articolo 16 legge n. 84 del 1994;

se siano state scrupolosamente verificati tutti i passaggi di beni e attività finanziaria della Clp alle nuove imprese private (Genoport, Serviport, Impreport);

come sia possibile che la Serviport il cui personale è attualmente tutto in cassa integrazione abbia potuto assumere 51 giovani con contratto di formazione sia pure risultando transitati dall'Impreport;

se non ritenga opportuno sollecitare la concessione delle autorizzazioni avanzate da nuove imprese anche al fine di eliminare incomprensibili situazioni di monopolio e carenze nella realizzazione del nuovo porto di Chioggia. (4-33499)

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

il decreto interministeriale n. 649 del 12 marzo 1987 stabilisce che gli arrotondamenti negli adeguamenti dei pedaggi autostradali debbano essere applicati alle 100 lire o alle 500 lire inferiori o superiori a seconda che il loro valore sia maggiore o minore di lire 2.000;

l'aumento medio applicato con l'inizio dell'anno 2001 è stato indicato dalla società autostrade nel valore di + 1,79 per cento, dato più volte indicato con soddisfazione dalla stessa società autostrade, poiché percentualmente inferiore agli aumenti degli altri servizi di pubblica utilità;

il tratto A9 in gestione alla società Autostrade spa, dal bivio di Varese alla barriera di Grandate, è uno tra i più onerosi d'Italia pur non elargendo quei servizi che per un tratto autostradale tanto trafficato sarebbero necessari;

si è osservato, inoltre che dei quasi due milioni di veicoli circolanti su tale tratto autostradale da e per Milano più dei due terzi è transitato nell'anno passato dal casello A9 di Fino Mornasco per evitare l'uscita di Grandate situata più a nord;

tale scelta si suppone avvenga a causa dell'ingente differenza della quota di pedaggio in vigore tra i due svincoli che nel 2000 era di 1600 lire; nell'anno appena trascorso infatti il pedaggio di Fino Mornasco era di 900 lire mentre quello di Grandate di 2500 lire, a discapito di una maggiore percorrenza autostradale di meno di 5 chilometri;

i veicoli che decidono di utilizzare l'uscita di Fino Mornasco del resto molto meno costosa, utilizzano poi i percorsi interni degli abitati e le strade provinciali per raggiungere la periferia di Como creando così grossi problemi di traffico e inquinamento nei paesi presenti su tale tratto;

con l'introduzione delle nuove tariffe il divario di pedaggio da pagarsi presso i due caselli è destinato tristemente ad incrementarsi, Grandate infatti passerà per le vetture di classe A da lire 2.500 dell'anno 2000 a lire 3000 dell'anno 2001 (lire

2.500 + 1,79 per cento = lire 2.544,75 ma poiché si è applicato l'arrotondamento superiore a 500 lire previsto dal decreto 649 del 1987 la nuova tariffa sarà di lire 3.000), così la differenza di costo tra i due caselli salirà a 2100 lire;

sarebbe stato indubbiamente opportuno per non incrementare il divario di costo tra i due caselli applicare nella determinazione delle nuove tariffe l'arrotondamento per difetto, oltretutto più equo rispetto all'aumento improvviso del 20 per cento per la classe A (2500 + 1,79 per cento = 2544,75 arrotondato 3.000, mentre sarebbe stato molto più equo l'arrotondamento a lire 2.500, per difetto, peraltro contemplato dalla normativa) —:

se non sia opportuno attendere l'aumento del pedaggio del casello di Fino Mornasco prima di introdurre lo scatto per eccesso di lire 500 (per classe A + 20 per cento sul casello di Grandate, onde non incentivare ulteriormente gli automobilisti a scegliere la molto meno onerosa uscita di Fino Mornasco;

se non sia altrimenti possibile anticipare la barriera autostradale di Grandate

in un punto situato tra l'uscita di Lomazzo e quella di Fino, lasciando poi libero da pedaggi il tratto restante di autostrada così che ogni automobilista scelga l'uscita in base alla destinazione e non all'onerosità del pedaggio. (4-33506)

**Apposizione di firme
ad una interpellanza.**

L'interpellanza Mussi ed altri n. 2-02829, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 16 gennaio 2001, è stata successivamente sottoscritta dai deputati Occhetto e Sedioli.

**Apposizione di una firma
ad una interrogazione.**

L'interrogazione a risposta in Commissione Proietti n. 5-08192, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 19 settembre 2000, è stata successivamente sottoscritta dal deputato Colucci.