

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

AMATO. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

nella Città di Licata, nel corso degli ultimi mesi sono aumentate le difficoltà già esistenti a livello di personale delle Poste italiane: infatti il numero dei « portalettere » è diminuito tanto da lasciare privi di servizio alcuni quartieri;

gli uffici postali sono stracolmi di corrispondenza non consegnata da oltre una settimana, mentre le fila degli utenti recatisi a prelevare la posta aumentano per la presenza di poco personale interno agli uffici;

con una circolare l'Ente Poste prega i cittadini di recarsi personalmente agli uffici se attendono corrispondenza ed annuncia con una ulteriore circolare la diminuzione delle zone di distribuzione da 20 a 18, dopo che già la precedente riduzione da 22 a 20 aveva creato non pochi disagi;

la stampa locale da tempo segue la vicenda denunciando le difficoltà create agli utenti e chiedendo ai sindacati di categoria di tutelare i lavoratori che già operano nel settore;

a livello nazionale l'Ente Poste continua, invece, con *spot* sull'efficienza dei servizi: l'ultimo riguarda quello dell'invio dei pacchi che massimo in tre giorni saranno a destinazione —:

se il ministro sia a conoscenza di tale situazione e quali interventi urgenti intenda adottare affinché si colmino i vuoti

di personale negli uffici sopra indicati e si ripristinino sia i servizi di distribuzione che gli altri di cui l'utenza ha diritto.

(4-00723)

RISPOSTA. — *Occorre rammentare che a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di intervenire sulla gestione aziendale che, come è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.*

Tuttavia, al fine di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'interrogante nell'atto parlamentare in esame, non si è mancato di interessare la medesima società Poste la quale ha precisato che effettivamente presso l'ufficio postale di Licata centro — interessato da lavori di ristrutturazione nell'ambito del progetto « layout » che l'azienda sta attuando su tutto il territorio nazionale — si possono verificare dei disagi per la locale clientela, che dureranno per l'arco di tempo necessario all'esecuzione dei suddetti lavori, la cui ultimazione è prevista entro l'anno.

Gli utenti, tuttavia, possono usufruire anche di altri due uffici operanti a Licata (le succursali n. 1 e n. 3) che, allo scopo di venire incontro alle esigenze dei cittadini, per l'occasione prolungano l'orario di apertura effettuando anche il turno pomeridiano.

Quanto al servizio di recapito della corrispondenza, la medesima società ha precisato che taluni limitati disagi si sono verificati nei mesi di luglio e di agosto in concomitanza con il collocamento a riposo

di tre portalettere: il problema è stato, comunque, prontamente risolto distaccando a Licata due portalettere di uffici limitrofi in modo da ridurre al massimo le conseguenze sul servizio che, infatti, ha subito marginali ripercussioni.

Non risulta, invece, fondata — ha proseguito la società Poste — la notizia secondo cui l'azienda avrebbe invitato i cittadini a recarsi personalmente negli uffici per il ritiro della corrispondenza.

Il servizio di recapito, invero, viene svolto con regolarità dai venti addetti e dai due portalettere distaccati, che agevolmente riescono a servire le 18 zone di recapito in cui è stata ripartita la città; la riduzione del numero delle zone da 20 a 18 è stata attuata a seguito dell'aggiornamento dei dati relativi al numero delle abitazioni attive presenti nel territorio che, secondo l'ultimo aggiornamento Istat confermato anche dai dati in possesso del comune, è passato da 18.751 a 13.574.

La ripetuta società ha confermato, infine, di avere in corso una campagna pubblicitaria riguardante il servizio di recapito dei pacchi volta ad informare la clientela della radicale riorganizzazione operativa che ha interessato il settore.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

BERTUCCI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

nel primo grande esodo di luglio oltre 100 mila veicoli sono transitati lungo i 200 chilometri del tratto marchigiano dell'A14. Nello scorso anno si è assistito ad un tragico bilancio quando, tra luglio ed agosto, si sono verificati ben 7 incidenti mortali;

il tratto marchigiano dell'A14 sta diventando ogni anno più pericoloso perché i veicoli in transito aumentano sempre di più mentre non si ha alcun adeguamento della rete stradale;

nei primi sei mesi di quest'anno, secondo dati riferiti dalla polizia stradale,

sono state 15 le persone decedute e 290 i feriti a causa di 660 incidenti stradali verificatisi lungo il tratto marchigiano;

il bilancio più pesante in termini di incidenti è quello relativo al tratto tra Cattolica e Ancona Sud nel quale hanno perso la vita ben 12 persone;

si tratta di una situazione che è diventata insostenibile, l'autostrada è diventata pericolosa ed inadeguata priva di lunghi tratti di corsia di emergenza e caratterizzata da ponti, gallerie e continue variazioni altimetriche;

è necessario intervenire urgentemente per realizzare una terza corsia tra Cattolica e Civitanova, mentre per il sud delle Marche, data la particolare conformazione del territorio, potrebbero essere prese in considerazione anche soluzioni alternative come una bretella per collegare Civitanova con la Piceno Aprutina;

gli automobilisti chiedono maggiori garanzie e un intervento che risolva in modo definitivo la situazione —:

quali urgenti interventi intenda adottare per risolvere gli annosi problemi dell'autostrada A14;

se non sia necessario dare seguito a quanto previsto nel penultimo punto della premessa al fine di garantire un traffico automobilistico più scorrevole e con maggiori garanzie per l'incolumità degli automobilisti. (4-00324)

RISPOSTA. — L'Ente Nazionale per le Strade — Anas — fa presente che gli atti convenzionali vigenti con la Società Autostrade spa, concessionaria del tratto autostradale dell'A14, compreso nella regione Marche, non prevedono attualmente gli interventi auspicati dall'interrogante.

Infatti, nell'ambito di tali atti convenzionali sono previste le seguenti opere di ammodernamento della A14:

nuovo svincolo di Grottammare (Km. 301+700);

nuovo svincolo di Alba Adriatica (Km. 319+500);

svincolo di Giulianova (Km. 334+028).

Gli altri interventi per le Marche inseriti nel Piano triennale Anas 2001-2003 sono i seguenti:

1. strada statale E78 Grosseto-Fano, tronco Giulianova Mercatello, 3° lotto - 1° e 2° stralcio;

2. strada statale Acquasanta-Trisungo, primo lotto secondo stralcio (Km. 173+130 - Km. 176+240, più innesto al Km. 177+000);

3. strada statale 76, tronco Albacina-Serra S. Quirico, tratto svincolo Borgo Tufico-galleria Sassi Rossi.

L'Ente stradale precisa che gli interventi menzionati, autostradali e stradali, sono stati selezionati in coerenza con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti, nei limiti delle risorse rese disponibili dalla legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001, tabella C ed F) che fissa le risorse necessarie disponibili nel triennio e da destinare all'Anas per le proprie attività. Esse sono in linea con gli strumenti di programmazione comunitaria, nonché con gli accordi di programma quadro esistenti.

Per la limitatezza attuale delle risorse l'Ente dichiara di non aver potuto far fronte a tutte le necessità per cui ha stilato sia un elenco di priorità pari alle disponibilità finanziarie, sia un secondo elenco riportante interventi da inserire ove si determinino economie in seguito a ribassi d'asta.

L'Anas fa presente che il Piano triennale 2001-2003 ha ottenuto il parere favorevole da parte della Conferenza dei Presidenti delle regioni del 22 marzo 2001 ed è stato approvato con decreto ministeriale 25 maggio 2001, n. 695.

Questa Amministrazione assicura, comunque, il massimo impegno affinché le preoccupazioni sulla sicurezza, sollevate dall'interrogante, siano tenute in debito conto.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

BOCCHINO. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

lo scorso 12 luglio 2001, la metà più uno dei consiglieri comunali di Casandrino (provincia di Napoli) ha rassegnato le proprie dimissioni. Le dimissioni di dieci consiglieri sono state protocollate con nota 8038, le dimissioni di uno recano il numero 8021;

in seguito alla notifica delle dimissioni, il sindaco in carica, Antimo Chianese, ha inviato una richiesta di chiarimenti all'addetto al protocollo generale del comune, che ha specificato (prot. n. 8041) come le dimissioni del consigliere singolo siano state protocollate verso le ore 9.00, quelle dei dieci consiglieri verso le ore 12.30;

la suddetta nota ha assunto un valore sostanziale, in quanto ha determinato il mancato scioglimento del consiglio comunale. La prefettura, infatti, dopo aver esaminato la documentazione, ha stabilito (prot. n. 13180/Gab. VI settore) che la vicenda rappresentata non integrava la fattispecie di cui all'articolo 141, comma 1, lettera b), n. 3, del decreto legislativo n. 267 del 2000;

secondo l'interpretazione prefettizia del decreto legislativo 267 del 2000, il legislatore ha richiesto, ai fini dell'eventuale adozione della misura di rigore, che lo scioglimento di un consiglio comunale vada disposto in presenza della contemporanea dichiarazione di dimissioni della maggioranza dei consiglieri comunali e che, di conseguenza, la presentazione delle dimissioni, sia pur nella medesima giornata, ma in orari diversi, non integra la fattispecie, prevista dalla norma;

tenuto conto che l'articolo 141, comma 1, lettera b), n. 3, del decreto legislativo 267 del 2000, che disciplina lo scioglimento dei consigli comunali, recita: «cessazione dalla carica per dimissioni contestuali, ovvero rese anche con atti separati purché contemporaneamente presentati al protocollo dell'ente dalla metà

più uno dei membri assegnati, non computando a tal fine il sindaco... »;

nel citato articolo non si fa cenno ad una « identità d'orario », ma solo ad una « contemporaneità » che alcune sentenze del Consiglio di Stato intendono come « nel termine dello stesso giorno »;

ad ulteriore conferma della propria volontà dimissionaria, gli undici consiglieri in data 16 luglio 2001 hanno presentato un documento comune in prefettura, in cui si ribadiva la sfiducia nei confronti del sindaco —:

quali iniziative intenda intraprendere per verificare la legittimità del mancato scioglimento del consiglio comunale di Casandrino. (4-00669)

RISPOSTA. — *In merito alla questione segnalata, concernente le dimissioni di undici consiglieri dell'Amministrazione comunale di Casandrino (Napoli) si rappresenta che in data 12 luglio 2001 il consiglio comunale dell'ente citato ha provveduto alle operazioni di surroga dei consiglieri dimissionari; ciò in quanto le modalità di presentazione delle dimissioni, mancando del requisito della « contemporaneità » — che ha una valenza strettamente temporale — non hanno integrato la fattispecie normativa di cui all'articolo 141, comma 1, lettera B) n. 3, del decreto legislativo n. 267/2000.*

Si rileva, infatti, che alcune sentenze adottate dal Consiglio di Stato, si riferiscono alla normativa anteriore alla legge n. 127/1997, poi recepita nel testo unico n. 267/2000, che ha introdotto notevoli e rilevanti modifiche alla legge n. 142/1990, anche in merito alle dimissioni dei consiglieri comunali e provinciali ed allo scioglimento dei relativi consigli.

Tra queste modifiche si annovera, tra le altre, proprio il requisito della « contemporaneità » in base al quale, a differenza del passato — in cui si consideravano contemporanee le dimissioni presentate nell'arco delle ventiquattro ore — i diversi atti devono essere presentati al protocollo contemporaneamente. Ciò che ha rilievo è,

infatti, la contemporaneità della presentazione, della quale la protocollazione rappresenta il momento della constatazione formale.

La non contemporaneità, nella fattispecie, è circostanza, peraltro, non messa in discussione nell'interrogazione e non rilevabile dagli atti stessi.

La conseguenza che è derivata dalle citate dimissioni, una volta pervenute all'ufficio e protocollate, ha prodotto effetti qualificati come irreversibili dal legislatore.

Per quanto concerne, poi, il riferimento alla nota trasmessa alla locale prefettura il 16 luglio 2001, sottoscritta dagli undici (1 + 10) consiglieri dimissionari, con la quale gli interessati manifestavano la propria volontà di sfiduciare il sindaco, si osserva che a tale volontà non poteva attribuirsi alcun valore formale e sostanziale in quanto, a quella data, i sottoscrittori avevano perso lo status di consiglieri comunali.

Allo stato risulta pendente un solo ricorso dinanzi al Tar Campania di Napoli, proposto da cinque ex consiglieri dimissionari avverso il provvedimento prefettizio del 16 luglio 2001, con il quale era stato comunicato al sindaco di Casandrino l'orientamento di questo Ministero in ordine alla non ricorribilità dei presupposti previsti dalla normativa vigente per l'attivazione delle procedure di scioglimento del consiglio comunale in parola.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

BOTTINO e BANTI. — *Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:*

l'amministrazione del comune di Rezzoaglio è venuta a conoscenza dell'intenzione delle Poste italiane di procedere alla definitiva chiusura degli uffici postali di Magnasco e Cabanne entro la fine del corrente mese;

a tali uffici postali fanno capo ben altre dieci frazioni;

le motivazioni addotte appaiono inaccettabili in quanto gli uffici postali costi-

tuiscono un servizio indispensabile per un territorio caratterizzato da una notevolissima estensione territoriale (105 kmq), con numerose località e frazioni situate in posizione estremamente eccentrica e con una popolazione avente età nettamente superiore alla media nazionale;

l'evidenziata situazione di disagio risulta altresì aggravata dalla quasi inesistenza del servizio di trasporto pubblico unitamente alle condizioni meteo-climatiche estremamente sfavorevoli;

un'eventuale drastica riduzione del servizio postale sul territorio del comune di Rezzoaglio, che per le motivazioni esposte riveste una primaria importanza per la popolazione, imporrebbe la necessità di attivare comunque servizi di supporto per le fasce meno protette della popolazione;

l'iniziativa avviata dall'ente Poste italiane, inoltre, appare in palese contrasto con le norme previste dalla legge n. 97 del 1994 e dalle successive leggi regionali applicative finalizzate a favorire lo sviluppo delle zone montane e disagiate;

il servizio postale articolato su sei giorni settimanali rappresenta un elevato costo per l'Ente Poste pertanto l'amministrazione comunale, in passato, ha accettato la riduzione del citato servizio a soli tre giorni settimanali;

gli amministratori locali, ritengono che eventuali altre soluzioni, quali, per esempio, la polivalenza degli uffici, siano accettabili al fine di evitare un provvedimento di chiusura destinata a creare notevole malcontento —:

se non ritenga il Ministro interrogato di intervenire affinché si giunga al riesame della decisione di chiusura degli uffici postali di Magnasco e Cabanne o, in subordine, se non ritenga di promuovere iniziative dirette a trovare una soluzione alternativa diversa dalla soppressione.

(4-00846)

RISPOSTA. — *Al riguardo si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in so-*

cietà per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.

Ciò premesso, si ritiene, altresì, opportuno rammentare che il processo di liberalizzazione del servizio postale attuato in adesione alle indicazioni della direttiva 97/67/CE (recepita con decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261) pur se in maniera graduale e controllata ha imposto ai gestori privati ed al fornitore del servizio universale l'adozione di misure idonee al conseguimento dell'equilibrio gestionale.

Del resto la nuova direttiva comunitaria, il cui testo è stato discusso il 15 ottobre 2001 a Lussemburgo, va nella direzione di una maggiore liberalizzazione e, anche se tiene conto dell'opportunità rappresentata dall'Italia e da altri Paesi, di avere attenzione alle esigenze della collettività, obbliga tutti i gestori del servizio ad interventi che permettano di conseguire una gestione economicamente sostenibile.

Del generale programma di risanamento previsto, ed in parte attuato, fanno parte la riorganizzazione aziendale e il ridimensionamento della rete degli uffici postali.

Al riguardo il vigente contratto di programma — stipulato fra il Ministero delle comunicazioni e la società — prevede, all'articolo 5, comma 3, che la predetta società indichi una serie di uffici non in grado di garantire condizioni di operatività compatibili con il raggiungimento dell'equilibrio economico di gestione; da parte della società devono, altresì, essere rappresentate le iniziative e gli interventi adottati per il miglioramento della gestione di tali uffici, al fine di arrivare ad una progressiva riduzione delle relative perdite.

Nonostante gli sforzi compiuti dall'azienda al fine di riorganizzare le modalità gestionali ed operative in modo da garantire il conseguimento di risultati accettabili in termini di efficienza ed economicità, per un certo numero di uffici non è stato possibile trovare soluzioni commerciali e/o organizzative capaci di ottenere risultati soddisfacenti.

Come detto le innovazioni apportate a livello organizzativo e la diversificazione dell'attività societaria hanno consentito di recuperare molte realtà; esistono tuttavia alcune situazioni in cui condizioni oggettive quali una richiesta di servizi rigida e poco espandibile (per scarsa densità demografica e/o per tipo di clientela non interessata a nuovi servizi), particolari condizioni territoriali nonché la presenza di costi fissi (affitto, climatizzazione, pulizia locali, costo del personale, eccetera) non consentono, non solo per il presente ma anche in prospettiva, di ipotizzare il potenziamento dei volumi di traffico.

Secondo uno studio effettuato dalla medesima società Poste, infatti, al di sotto della soglia di una clientela composta da circa 500 famiglie gli uffici debbono essere considerati « marginali », ovvero non in grado di coprire neppure i costi fissi (di personale e di funzionamento) fra i quali, tra l'altro, non vengono nemmeno considerati i costi riguardanti le fasi successive di lavorazione: trasporto, ripartizione nei centri di lavorazione postale, consegna, eccetera.

Ammonta a circa 4000 il numero degli uffici che non coprono i loro costi ma, atteso il carattere « sociale » della presenza di sportelli postali in alcune realtà territoriali, prima di arrivare alla chiusura vengono poste in essere modalità operative alternative allo scopo di contenere le spese: apertura degli uffici part-time (verticale, cioè con la riduzione del numero delle giornate lavorative, e orizzontale, cioè con la riduzione delle ore lavorative giornaliere), operatore polivalente o unico (con mansioni di sportelleria e recapito), sperimentazione di uffici mobili.

La chiusura è quindi una misura estrema che viene effettuata solo se l'ufficio « marginale » sia ubicato in un comune dove esistono altri uffici, se esista un altro sportello a distanza ragionevole ed in presenza di un esiguo numero di operazioni giornaliere svolte: tale tipo di intervento dovrebbe riguardare infatti solo un numero molto ridotto di uffici che presentano un consistente deficit di cassa, mentre altri

uffici marginali potrebbero essere interessati dal part-time verticale o orizzontale.

La società sta anche valutando l'opportunità di sperimentare l'utilizzazione di unità mobili che possano assicurare agli utenti residenti in zone remote la fornitura di tutti i servizi.

Da quanto sopra si evince che è intendimento di Poste Italiane assicurare il più possibile la capillarità della propria presenza sul territorio, consapevole del fatto che il mantenimento o l'eliminazione di un determinato ufficio è una circostanza non scevra di effetti economici e sociali; d'altra parte gli impegni assunti nel contratto di programma, che prevedono l'adozione di interventi volti al raggiungimento dell'equilibrio economico nonché del contenimento e della progressiva riduzione delle perdite, non possono essere disattesi.

Si ricorda, inoltre, che la società in alcuni casi ha sospeso la decisione di chiusura per valutare proposte sostitutive avanzate dalle autorità locali come l'opportunità di attivare i presidi polifunzionali; in altri casi ha sospeso la chiusura per effettuare un monitoraggio sul volume di affari allo scopo di verificare la possibilità di mantenere aperto l'ufficio, ma occorre sottolineare che in molti casi la chiusura ha riguardato uffici, che sulla base dei dati statistici di traffico rilevati, avevano fatto registrare la presenza di un numero di operazioni giornaliere variabili da 6 a 15-16.

Per quanto concerne in particolare il caso sollevato con l'atto parlamentare in esame Poste Italiane, opportunamente interpellata, ha precisato che in alcuni ambiti territoriali dei 64 comuni della provincia di Genova vi è una presenza di uffici (187, dei quali 68 « marginali ») sicuramente sovradimensionata rispetto alle effettive esigenze della clientela.

Sulla base del principio secondo il quale in ciascun comune almeno un ufficio postale deve garantire l'apertura giornaliera, sono stati individuati gli uffici la cui chiusura, in relazione allo specifico contesto socio territoriale e grazie alla reale vicinanza di altri uffici, non comporta gravi disagi per la clientela.

Nel contempo la società ha attivato nuovi sportelli, ha informatizzato quelli esistenti e ha potenziato alcuni uffici attraverso un prolungamento dell'orario di apertura al pubblico.

Nel comune di Rezzoaglio sono presenti 5 uffici dei quali solo due (Cabanne e Magnasco) sono stati chiusi il 24 ottobre 2001.

Poste Italiane ha infine comunicato che con il comune di Rezzoaglio ha stipulato apposita convenzione per il recapito dei bollettini Ici e delle tessere elettorali.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

BOVA e MEDURI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

la strada di collegamento viario strada statale 106 (E 90), fra i comuni di Bova Marina (Reggio Calabria) e Palizzi Marina (Reggio Calabria), al km 43+300, è, da tempo, chiusa al traffico per lavori di completamento;

la costruzione dell'intera arteria che collega i due comuni è stata interessata da fermo lavori dovuto sia al ritrovamento di resti di una sinagoga sia a motivi di ordine giuridico-amministrativo;

dopo numerosi interventi da parte degli enti locali interessati, in data 25 maggio 2000, su iniziativa di codesto ministero e per il tramite del capo sezione Anas di Reggio Calabria, veniva data assicurazione che il completamento dei lavori su detta arteria sarebbe avvenuto entro il mese di dicembre 2000;

risulta all'interrogante che la scadenza di ultimazione dei lavori sia stata disattesa stante il mancato appalto da parte del compartimento Anas di Catanzaro dei lavori di illuminazione e di realizzazione dei marciapiedi nelle due gallerie che ricadono sulla tratta viaria interessata e per via della sospensione dei lavori sul tratto terminale della stessa —

quali iniziative intenda assumere per assicurare l'apertura al traffico del tratto viario compreso tra il comune di Bova Marina (Reggio Calabria) e Palizzi (Reggio Calabria). (4-00626)

RISPOSTA. — *L'Ente Nazionale per le Strade — Anas interessato a riguardo, rappresenta che non è stata operata, in tempi recenti, alcuna chiusura al traffico della strada statale n. 106 a seguito dei lavori relativi al completamento della variante esterna tra i comuni di Bova Marina e Palizzi.*

Nella fase attuale, tali lavori non compromettono, difatti, in alcun modo il transito sulla suddetta arteria.

L'Ente conferma, invece, che i lavori di realizzazione della variante in questione non hanno avuto uno sviluppo regolare a causa del ritrovamento, sulle aree interessate dal tracciato, di importanti reperti archeologici che hanno comportato, oltre al fermo dei lavori per alcuni anni, dovuto all'effettuazione delle necessarie indagini, anche la variazione del progetto originario con la trasformazione di un tratto in rilevato in un nuovo viadotto, inizialmente non previsto.

L'Anas precisa, inoltre, che dopo l'aggiudicazione dei lavori di completamento mediante nuovo appalto e la consegna degli stessi, sotto le riserve di legge, l'impresa aggiudicataria non ha ottenuto dalla competente Prefettura la certificazione antimafia. Per tale motivo, l'Ente è stato costretto a revocare il precedente affidamento ed a procedere ad una nuova aggiudicazione con conseguente consegna dei lavori all'impresa subentrante, effettuata il 31 marzo 1999.

Tali lavori di completamento sono attualmente in corso e, allo stato degli atti e nelle more di tale completamento, l'Ente prevede di aprire al transito, a breve termine, un tratto intermedio realizzato con il primo appalto e rimasto non collegato funzionalmente a seguito del citato ritrovamento dei reperti archeologici.

A tal fine, l'Ente stradale sta provvedendo ad alcuni lavori di completamento e di arredo di due gallerie comprese nel tratto in questione.

Alla luce di quanto sopra, l'Anas ritiene che l'intero tronco in variante all'attuale strada statale n. 106 potrà essere aperto al traffico entro la prossima estate.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

BURANI PROCACCINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ultimo rapporto dell'Automobil Club Italia (Aci), posiziona la strada di interesse regionale « 148 Pontina », ex « strada statale 148 », al primo posto in Italia per pericolosità e con un tasso di incidentalità altissimo: 14 morti registrati tra il 1° gennaio 2001 e il 15 luglio 2001;

nel pieno del periodo estivo attualmente in atto la situazione di pericolosità della Pontina assume un carattere di emergenza a causa dell'incremento massiccio del volume di traffico;

la prefettura di Latina si è ripetutamente fatta carico della vicenda e da ultimo, in tal senso, il prefetto, dottor La Rosa, ha segnalato, con proprio Atto Prot. n. 179/Gab. del 18 luglio 2001, che bisogna urgentemente porre in atto le misure necessarie per eliminare le cause che determinano il citato stato di pericolosità;

la prefettura ha interessato sia l'Anas, sia la regione Lazio, oltre che l'interrogante ed altre Autorità pubbliche competenti;

ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000, in attuazione delle disposizioni recate nell'articolo 101, comma 1, del decreto legislativo 112 del 1998, la Pontina è stata trasferita alla regione Lazio e di fatto non è più di interesse nazionale. In tali circostanze competono alla regione Lazio anche le funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione della strada, ma nelle more della piena e reale attuazione del trasferimento di cui al citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 21

gennaio 2000, la regione può richiedere all'Amministrazione centrale competente, e per essa all'Anas, di effettuare i lavori che precedentemente lo Stato effettuava sulla Pontina;

risulta che sia stato affidato mediante appalto concorso ad uno studio professionale la realizzazione di un progetto per la soluzione definitiva e completa del problema della pericolosità della Pontina. Come anche riportato dalla citata segnalazione del prefetto dottor La Rosa, il progetto dovrebbe prevedere l'adeguamento dell'intero tratto della Pontina compreso tra Latina-chilometro 60 e Terracina-chilometro 109, si tratta della realizzazione di quattro corsie e strutture annessi, nel tratto tra chilometro 60 e chilometro 100 ed il chilometro 109;

le condizioni sono tali per cui solo tra molto tempo potranno effettuarsi quegli interventi di ripristino della sicurezza che invece sono da realizzarsi adesso ed in modo inderogabile;

sarebbe indispensabile che il ministero affrontasse in prima persona la vicenda e adottasse di concerto con la regione Lazio le misure che si rendono necessarie per garantire la sicurezza della percorribilità della strada Pontina —:

se non intenda coordinarsi con la regione Lazio, sentita la prefettura di Latina, ed in comune avviare un immediato intervento strutturale sulla strada Pontina per metterla nelle condizioni di ordinaria sicurezza. (4-00410)

RISPOSTA. — *L'Anas — Ente nazionale per le strade, interessato a riguardo, ha riferito che il tratto della strada statale 148, compreso tra Latina (km. 67+000) e Terracina (km. 109+200) è costituito da unica carreggiata variabile da ml. 10 a ml. 12 a due corsie, una per ogni senso di marcia, con banchine pavimentate da ml. 1,20 per lato.*

L'Ente stradale informa che dal punto di vista plano-altimetrico, tale tratto è costituito in prevalenza da rettilinei pianeggianti aventi intersezioni a raso con strade provinciali, comunali ed interpoderali, di cui

n. 7 regolate da impianti semaforici gestiti dalle Amministrazioni locali competenti.

Il suddetto tratto è, peraltro, interessato dagli agglomerati urbani, industriali ed artigianali dei comuni di Latina, Pontinia, Sabaudia e Terracina, con conseguenti numerosissimi accessi a raso sulla statale medesima. In alcuni punti, ritenuti particolarmente critici, è stato istituito il limite di velocità di 70 km/h ed il divieto di sorpasso nei due sensi di marcia.

L'Anas fa presente che dai rapporti pervenuti dal personale di sorveglianza si evince che gli incidenti avvenuti sono quasi sempre riferiti a scontri frontali per sorpasso non permesso o per l'alta velocità.

Per quanto riguarda la progettazione di massima di ammodernamento del tratto Latina-Terracina, l'Ente stradale riferisce che la stessa è stata completata nella sua stesura e suddivisa in quattro lotti. Tale progetto sarà consegnato alla Regione per la redazione della progettazione esecutiva e definitiva ed eventuale inserimento nella programmazione regionale.

Per quanto attiene invece l'adozione degli interventi atti ad attenuare le problematiche evidenziate, l'Ente medesimo fa presente che in base al decentramento della viabilità la competenza sulla statale è stata trasferita alla Regione Lazio.

L'Anas ha provveduto, in via provvisoria, alla ordinaria manutenzione fino al 30 settembre 2001, data in cui sono stati di fatto trasferiti alle regioni personale, beni e risorse, come da accordo sancito dalla Conferenza Unificata del 26 luglio 2001. Pertanto, l'Ente stradale ha comunicato di non potersi esprimere, allo stato, circa le procedure di concertazione per l'adozione di eventuali interventi strutturali sull'arteria in questione.

Questa Amministrazione assicura, comunque, il massimo impegno affinché le preoccupazioni sulla sicurezza, sollevate dall'interrogante siano tenute in debito conto.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

BUTTI. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

la RAI ha stipulato un contratto sostanzioso con la FBC (Fast Based Communications) per la produzione del programma « Pianeta Economia » in onda su RAI News 24;

la trasmissione, tradotta in inglese, viene distribuita in 12 paesi con l'obbligo di esposizione del logo RAI e di corrispondere alla stessa una Royalties;

a titolo informativo si ricorda che il 10 per cento di FBC è proprietà di Matrix —:

a quanto ammonti la Royalties a favore della RAI e se risulti regolarmente corrisposta alla stessa;

se nelle trasmissioni tradotte e vendute sia presente il logo RAI in sovrimpressione;

a quali paesi viene venduta e distribuita la trasmissione di cui sopra;

quale ruolo giochi o abbia giocato nella collaborazione tra FBC e RAI il dottor Alan Friedman. (4-01009)

RISPOSTA. — *Al riguardo la Rai, opportunamente interpellata, ha comunicato che nell'ambito di un contratto di collaborazione, fornitura e realizzazione di programmi di informazione tra Rai e Fbc, Rainews 24 e Fact Based Communications, di cui Alan Friedman è presidente e amministratore delegato, producono il settimanale Pianeta Economia, trasmesso da Rainews 24.*

Rainews 24 e Fbc, in partenariato con l'International Herald Tribune, giornale con base a Parigi di proprietà del New York Times e del Washington Post, realizzano inoltre una nuova edizione originale in inglese di Pianeta Economia, concepita per i mercati internazionali e destinata alla distribuzione internazionale con il titolo Iht-TV's Global Economic Review, nei cui credit compare sempre Rainews 24 in qualità di primo coproduttore.

Nel mese di ottobre è stato raggiunto un nuovo accordo di distribuzione con Star Group Ltd, per la trasmissione in Asia sul canale Star World di una versione speciale, dal titolo Iht World, del programma internazionale coprodotto da Rainews 24 e Fbc in partenariato con Iht.

Grazie al nuovo accordo, ha aggiunto la concessionaria, l'edizione internazionale in inglese del programma verrà diffusa complessivamente in oltre 50 paesi in Europa, Medio Oriente e Asia e potrà essere vista anche tra i programmi offerti durante i voli internazionali di 17 linee aeree.

Il programma è visibile nei seguenti paesi: Cina (Five Star TV), Corea del Sud (Q Channel), Croazia (HRT1), Dubai (Dubai Business Channel), Grecia (ERT NET, ERT SAT), Hong Kong (TVB Pearl Channel), Malesia (NTV 7), Turchia (NTV), Spagna (Telecinco).

Dal mese di novembre, su Star World, il programma è visibile anche nei seguenti paesi: Azerbaijan, Baharian, Bangladesh, Cina, Cipro, Georgia, Butan, Brunei, Cambogia, Guam, India, Indonesia, Iran, Iraq, Israele, Giappone, Giordania, Kazakistan, Corea del Sud, Kuwait, Kirgizstan, Laos, Libano, Macao, Malesia, Maldive, Mongolia, Myanmar, Nepal, Oman, Pakistan, Papua Nuova Guinea, Filippine, Qatar, Russia, Arabia Saudita, Singapore, Sri Lanka, Siria, Taiwan, Tajikistan, Thailandia, Turkmenistan, UAE (Emirati arabi uniti), Uzbekistan, Vietnam, Yemen.

I proventi netti delle vendite del programma e delle sue edizioni internazionali, ha sottolineato la Rai, vengono ripartiti tra Rai e Fbc al 50 per cento, secondo quanto stabilito dal contratto, che prevede comunque un minimo garantito per la Rai. Tutti i pagamenti dovuti, ha infine precisato la Rai, sono stati finora regolarmente effettuati.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

ARMANDO COSSUTTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:*

il 20 giugno 2001 nei cieli dell'Iraq del nord un bombardamento da parte di

velivoli anglo-americani ha causato la morte di ventitré persone oltre ad un numero incerto di feriti;

è oltremodo condannabile l'uso da parte degli Stati Uniti dei cieli iracheni al fine di fomentare un inesistente pericolo da parte di una nazione, l'Iraq, il cui popolo è stremato dall'embargo;

simili e vergognosi atti di guerra vengono perpetrati nei confronti di una popolazione civile inerme al solo fine di aumentare la tensione internazionale ed aprire la strada al cosiddetto « Scudo Stellare » —:

in tale contesto internazionale quali posizioni intenda intraprendere il Governo, anche presso l'Unione Europea, al fine di dissociarsi da simili atti di barbarie militari. (4-00071)

RISPOSTA. — *In relazione a quanto accaduto il 20 giugno 2001 nel centro abitato di Tel Afr, nel Nord dell'Iraq, alla versione adottata dal Governo di Baghdad, secondo cui la tragedia sarebbe stata frutto di un bombardamento anglo-americano, si sono opposte secche smentite da parte del Pentagono e del ministero della difesa inglese.*

Questi ultimi hanno infatti escluso che siano state in quel giorno condotte azioni, nel nord dell'Iraq, diverse da quelle di ordinario pattugliamento, e che pertanto nessuna risposta armata sarebbe stata data in quell'occasione ai colpi esplosivi dalla contraerea irachena.

L'Italia, naturalmente, condivide la necessità che siano garantite la sovranità e l'integrità territoriale dell'Iraq come di tutti gli altri Paesi della regione, ed è peraltro consapevole degli effetti destabilizzanti che ogni episodio di violenza rischia di innescare nell'area, surriscaldata dalla crisi del processo di pace israeliano-palestinese. Tale posizione viene sostenuta dal nostro Paese in tutti i fori internazionali.

Il Governo italiano anche in sede comunitaria ha dato peraltro prova di costante impegno verso una revisione dell'attuale sistema sanzionatorio, al fine di snellire le procedure ed ottenere una più flessibile applicazione dell'embargo che

garantisca un miglioramento delle condizioni di vita della popolazione irachena, attraverso la completa liberalizzazione del commercio di beni ad uso civile e dei servizi.

Sempre in relazione all'attuale sistema sanzionatorio, il nostro Paese ha inoltre attivamente contribuito alla definizione della posizione dell'Unione europea, resa pubblica nel corso del dibattito tenutosi lo scorso giugno alle Nazioni unite. In quell'occasione la Presidenza svedese a nome dell'Unione europea ha ribadito l'auspicio per la reintegrazione di Baghdad in seno alla Comunità internazionale, ribadendo il suo ruolo di principale contribuente assoluto in termini di aiuto umanitario al Paese.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Alfredo Luigi Mantica.

DEIANA, MASCIA e PISA. — *Al Ministro della difesa, al Ministro per le pari opportunità. — Per sapere — premesso che:*

la signora Paola Arcangela Fusco ha superato le prove scritte del concorso per la nomina diretta di 29 tenenti in Spe del ruolo tecnico-logistico dell'Arma dei carabinieri, indetto con decreto dirigenziale del 14 maggio 2001;

in conseguenza la candidata è stata invitata a presentarsi agli accertamenti sanitari ed attitudinali presso il centro nazionale di selezione e reclutamento dell'Arma dei carabinieri di Roma;

in occasione di tale visita, avvenuta in data 20 settembre 2001, veniva accertato lo stato di gravidanza della signora Fusco e la commissione si asteneva dalla pronuncia del giudizio di idoneità;

alla signora veniva tuttavia fatto presente per le vie brevi che la gravidanza rappresentava causa di inidoneità al servizio;

l'astensione dal giudizio di idoneità o, peggio, un eventuale giudizio negativo pre-

cluderebbero alla candidata la partecipazione alle prove orali, previste per l'8 ottobre 2001;

se così fosse, oltre ad un diritto soggettivo della signora Fusco, verrebbe violato un principio generale affermato dalla Costituzione della Repubblica e dalle numerose leggi in materia di tutela della gravidanza e del lavoro delle madri;

in nessuna legge, norma o disposizione a conoscenza della scrivente concernente il reclutamento di personale militare femminile a nomina diretta la gravidanza è considerata causa di esclusione;

si verrebbe altrimenti a creare una inammissibile violazione del principio della parità dei diritti e delle opportunità tra uomini e donne —:

se risponda a verità che la signora Fusco sia stata esclusa o possa essere giudicata non idonea a causa della sua gravidanza;

quali siano, in tal caso, le norme che prevedono la gravidanza come causa di esclusione dal reclutamento o dalla assunzione di un ufficiale a nomina diretta;

se non ritengano, in caso contrario, di dover urgentemente intervenire sul Comando generale dell'Arma dei carabinieri e sulla commissione esaminatrice perché rivedano il giudizio espresso ed ammettano la signora Fusco alte successive prove e non ritengano di dover comunque provvedere alla emanazione di chiare disposizioni che chiariscano i diritti delle donne in gravidanza. (4-00793)

RISPOSTA. — *Si risponde anche a nome del Ministro per le pari opportunità.*

La dottoressa Paola Arcangela Fusco ha effettivamente partecipato al concorso per la nomina di 29 tenenti in servizio permanente effettivo del ruolo tecnico logistico dell'Arma dei Carabinieri, indetto con decreto dirigenziale 14 maggio 2001, relativamente alla specialità « amministrazione ».

Al riguardo, si rappresenta che, superate le prove scritte, la concorrente è stata convocata, con comunicazione in data 4

settembre 2001, presso il Centro nazionale di selezione reclutamento dell'Arma dei Carabinieri per essere sottoposta agli accertamenti sanitari ed attitudinali previsti dagli articoli 11 e 12 del bando di concorso.

Con la medesima comunicazione, l'interessata è stata informata che in caso di giudizio di idoneità agli accertamenti sanitari e attitudinali, avrebbe dovuto sostenere, in data 8 ottobre 2001, la prova orale d'esame.

La dottoressa Fusco si è presentata il 20 settembre 2001, giorno della convocazione, presso il citato Centro di selezione e reclutamento, munita di apposita certificazione sanitaria attestante lo stato di gravidanza in essere al sesto mese.

Il Presidente della commissione per gli accertamenti sanitari, poiché lo stato di gravidanza costituisce temporaneo impedimento all'accertamento dell'idoneità al servizio militare — come espressamente sancito dall'articolo 11, comma 7, lettera a) del bando concorsuale, che recepisce l'articolo 3, comma 2 del decreto ministeriale 4 aprile 2000, n. 114 — ha comunicato formalmente all'interessata l'astensione dalla pronuncia del relativo giudizio da parte della Commissione medesima.

Pertanto, è di tutta evidenza che, nel caso in argomento, non si sia in presenza di un episodio di discriminazione, ma della corretta applicazione della normativa vigente che considera lo stato di gravidanza quale temporaneo impedimento all'accertamento sanitario e non costituisce un impedimento definitivo all'accesso nelle Forze armate. La chiarezza della disposizione legislativa non permette alcun dubbio al riguardo.

Di conseguenza, la concorrente, per legittimo temporaneo impedimento, non ha potuto essere sottoposta agli accertamenti sanitari e quindi nemmeno ai successivi accertamenti attitudinali. È da presumere che alla stessa possa essere stato detto, per le vie brevi, che non avrebbe sostenuto neanche la prova orale prevista per il giorno 8 ottobre 2001. Le disposizioni del bando, infatti, prevedono che a ciascuna delle prove previste i concorrenti accedano solo se idonei in quelle precedenti. Di qui

la richiesta dell'interessata di essere ammessa a sostenere, con riserva, detta prova.

L'Amministrazione militare, con comunicazione datata 4 ottobre 2001, ha quindi autorizzato, in via eccezionale, la dottoressa Fusco a sostenere le prove orali, con riserva di accertare in seguito il possesso del requisito di fisio-psico-attitudinale previsto dal bando di concorso.

Per completezza d'informazione, si rappresenta che l'interessata è risultata idonea con il punteggio di 23,975/30, con un incremento dello 0,750 per la prova facoltativa di lingua straniera, collocandosi al 14° posto della graduatoria finale di merito della specialità « amministrazione ».

Rimane ferma la riserva, una volta cessato il motivo impeditivo, di accertamento del prescritto requisito di idoneità fisio-psico-attitudinale sulla base del quale l'Amministrazione militare adotterà i conseguenti provvedimenti.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

su iniziativa dell'Aias (Associazione italiana assistenza spastici) e del Lions club Milano Host è stata realizzata a Milano un'indagine per comprendere quali concreti progressi siano stati fatti per l'abolizione delle barriere architettoniche;

in sintesi i dati dell'indagine sono stati pubblicati sul quotidiano *Libero* di venerdì 27 luglio 2001, alla pagina 26, e sono decisamente sconcertanti: sono risultati accessibili, nel capoluogo lombardo, ma quasi sempre con l'aiuto di un accompagnatore, solo 900 locali su 2.600 censiti, e tali locali sono stati inseriti in una guida significativamente chiamata « minor fatica »;

il settore pubblico non è migliore di quello privato, poiché l'immissione di autobus a pianale ribassato procede con enorme lentezza: solo 10 linee urbane su 51 dispongono del pianale ribassato;

anche la metropolitana è fortemente deficitaria per quanto concerne i servizi offerti ai soggetti non normodotati;

il quadro che emerge, purtroppo molto triste, rappresenta e testimonia il fallimento delle politiche di meri annunci messe in atto dai precedenti governi e nel contempo induce a serie riflessioni sul molto che resta da fare per l'effettivo abbattimento delle barriere architettoniche —:

quali organiche iniziative intenda assumere per avviare un piano concreto, temporalmente ben definito, per l'abbattimento delle barriere architettoniche, allineando in tal modo il nostro Paese alle grandi democrazie del nord-Europa che da decenni hanno risolto il problema dei disabili. (4-00631)

RISPOSTA. — *In attuazione dell'articolo 12 del decreto ministeriale 14 giugno 1989, n. 236, recante « prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche », è stata costituita, presso l'ex ministero dei lavori pubblici, ora ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una commissione di studio interministeriale per la soluzione dei problemi tecnici derivanti dall'applicazione dello stesso decreto, nonché per l'esame e l'elaborazione delle proposte di aggiornamento e modifica. Con successivo decreto interministeriale a tale commissione è stato attribuito carattere permanente.*

Tale commissione opera nel campo dell'accessibilità che negli ultimi anni ha avuto una forte evoluzione non solo legislativa ma anche e soprattutto di maggiore presa di coscienza da parte degli operatori del settore cui hanno certamente contribuito le iniziative di vario rilievo assunte anche dagli enti locali.

Tra le iniziative già intraprese e quelle in itinere, la commissione ha provveduto ad aggiornare il decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978 inerente gli

edifici pubblici, con la predisposizione del successivo decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, in considerazione anche delle leggi n. 13 del 1989 e n. 104 del 1992; è invece in corso la revisione del decreto ministeriale n. 236 del 1989.

Tra le attività della citata commissione non può non rilevarsi anche quella riguardante l'esame dei quesiti di volta in volta avanzati dalle amministrazioni pubbliche, dagli Enti e da soggetti privati circa l'interpretazione del decreto ministeriale n. 236 del 1989.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:*

da tempo, ormai, vengono segnalate e pubblicamente denunciati gravissimi disservizi nel recapito della corrispondenza nel territorio della provincia di Biella;

in assoluto contrasto con gli impegni assunti dal cosiddetto « Piano d'Impresa 1998-2002 » che prevedeva il miglioramento della qualità dei servizi offerti all'utenza in tutti i settori dell'attività postale, è desolante e, per altri versi, intollerabile il ritardo con cui si provvede alla consegna della corrispondenza;

proprio mentre l'utenza biellese è inferocita per la disastrosa incapacità di organizzare il servizio, secondo l'interrogante in modo beffardo le Poste stanno distribuendo nella case dei biellesi un libretto di agile consultazione con il quale si pretende di spiegare, da parte di chi non è in grado di consegnare in tempi europei la corrispondenza, come si inoltra la corrispondenza stessa;

i dirigenti torinesi, sentiti dalla stampa locale, affermano con poco rassicurante genericità, che si sta provvedendo

a rivedere l'organizzazione delle zone di recapito sulla base dei mutamenti socio-economici;

la verità è che non vi sono portalettere a sufficienza e che una banale malattia di uno di essi genera una inammissibile difficoltà per la sostituzione;

il Biellese — com'è noto — è area produttiva e commerciale di assoluta eccellenza con rapporti estesi a tutti i continenti, sicché appare indecente una condizione di inefficienza di questo genere nel recapito della corrispondenza —:

quali iniziative intenda assumere per indurre l'ente Poste ad organizzare senza indugi un servizio serio di recapito della corrispondenza nell'intero territorio biellese. (4-00907)

RISPOSTA. — *Al riguardo corre l'obbligo di precisare anzitutto che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste italiane in società per azioni, il Governo, non ha il potere di sindacarne l'operato in merito alla gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza specifica degli organi statutari della società.*

Nondimeno, al fine di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'interrogante nell'atto parlamentare in esame, non si è mancato di interessare la predetta società la quale ha precisato che, nell'ambito del processo di riorganizzazione previsto dal piano di impresa 1998-2002, è stata gradualmente attuata una diversa gestione del personale in modo da ricondurne i relativi costi entro i limiti di una gestione economica equilibrata, condizione essenziale per il raggiungimento degli obiettivi fissati nel predetto piano.

Ciò chiarito in linea generale, la predetta società per quanto riguarda la situazione del recapito della corrispondenza nella provincia di Biella ha significato che nel recente passato è stata attuata la revisione delle zone di recapito, con conseguente diversa ripartizione delle stesse in relazione alle esigenze manifestate dalla clientela.

Nel contempo è stata rivista anche l'organizzazione logistica del servizio di alimentazione del corriere postale sia a livello cittadino che provinciale: la concomitanza delle due riorganizzazioni ha effettivamente provocato dei rallentamenti nello svolgimento del servizio di consegna della corrispondenza.

A ciò si è aggiunta la spiacevole ed imprevedibile coincidenza di periodi di assenza per malattia, infortunio, aspettativa per maternità, di alcuni addetti al recapito in una misura considerevolmente superiore alla media.

Al momento la fase critica è stata superata e la situazione si avvia alla completa normalizzazione grazie anche all'adozione di una serie di interventi organizzativi ad hoc che hanno avuto il visibile effetto di riportare i tempi di consegna agli standard qualitativi stabiliti e di evitare la formazione di giacenza.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

FOTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se intenda attivarsi affinché sia valutata l'opportunità di accogliere la richiesta (nota del 12 luglio 2001, protocollo n. 5085) del sindaco di Cadeo, in provincia di Piacenza, di istituire in loco una stazione dei carabinieri, atteso che il comune in questione potrebbe mettere a disposizione, quale sede della stessa, l'immobile di proprietà dell'Ente, già adibito a scuola elementare. (4-00443)

RISPOSTA. — *Si fa presente che la richiesta del Sindaco di Cadeo (Piacenza), relativa all'istituzione di una Stazione dei Carabinieri in quel comune è stata esaminata dal Prefetto di Piacenza, nell'ambito di un'apposita riunione interforze il 27 luglio 2001, cui hanno preso parte i vertici provinciali delle forze dell'ordine.*

Nel corso della riunione sono state esaminate le ragioni addotte dal sindaco, relative soprattutto alla conformazione topografica del territorio comunale, alla pre-

senza di un rilevante traffico motorizzato e alla previsione di una futura degenerazione della situazione dell'ordine pubblico.

Tali motivazioni non sono state ritenute sufficienti a giustificare l'istituzione di una nuova stazione dei Carabinieri, poiché ne esiste già una a circa sette chilometri di distanza di strada pianeggiante, nell'adiacente comune di Fiorenzuola d'Arda, che garantisce un adeguato presidio delle forze dell'ordine in entrambi i comuni; i dati forniti dal Comando provinciale dei Carabinieri di Piacenza, infatti, rivelano dimensioni relativamente contenute della presenza di criminalità e di turbative all'ordine pubblico (nei primi sei mesi del 2001, 27 furti consumati e 1 tentato, 2 danneggiamenti e 4 sequestri di armi o munizioni, a fronte di 52 furti, 1 rapina e 2 arresti nel 1997).

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.

FRAGALÀ. — Al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza. — Per sapere — premesso che:

il nuovo sistema di classificazione del personale del comparto dei ministeri di cui all'articolo 13 del contratto nazionale di lavoro per il quadriennio normativo 1997/2000 prevede l'accorpamento delle precedenti nove qualifiche funzionali in tre aree contrassegnate dalle lettere dell'alfabeto (A, B, C); in ogni area sono state ricomprese « posizioni organizzative » contrassegnate dai numeri;

la natura di queste posizioni è essenzialmente economica e non giuridica;

anche nella dirigenza, dopo la contrattualizzazione dei dirigenti avvenuta nel 1996, sono scomparse le vecchie qualifiche (primo dirigente, dirigente superiore, dirigente generale) e sono rimaste solo due fasce, con accesso automatico a quella superiore dopo appena cinque anni di esercizio delle funzioni più elevate;

essendo le mansioni divenute fungibili nell'ambito della stessa area e l'impianto burocratico statale rimasto articolato in sezioni, divisioni, direzioni generali, adesso la preposizione ad una unità organizzativa è indipendente dalla posizione giuridica posseduta —:

se vi sia stata considerazione dei quadri intermedi, vero nerbo dell'amministrazione, che nell'attuale sistema sono solo collaboratori in sottordine dei dirigenti;

se il Ministro non senta l'esigenza di ritornare al vecchio sistema delle qualifiche e della rivalutazione dei « quadri », come già peraltro attuato dalla legge 19 maggio 2000 n. 139 in cui è stata ristrutturata la carriera prefettizia e sono state ripristinate le antiche qualifiche di consigliere di prefettura, di vice prefetto, vice prefetto aggiunto e prefetto, con la ricostituzione del sistema burocratico preesistente. (4-00509)

RISPOSTA. — Il disegno di legge presentato dal Governo, relativo a « Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l'interazione tra pubblico e privato » — Atto Camera 1696 —, è stato assegnato in sede referente alla I Commissione della Camera dei deputati, che lo ha esaminato in data 28 novembre 2001, approvando alcuni emendamenti e apportando, quindi, modifiche al testo iniziale. Il testo così modificato è stato inviato alle Commissioni competenti in sede consultiva.

Particolare rilevanza assume la decisione del Governo di riconoscere la professionalità dei dipendenti direttivi con l'istituzione di una apposita area della vicedirigenza, così come disposto dall'articolo 23 del citato disegno di legge, che integrerà le disposizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativo alle « Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni ».

L'area della vicedirigenza sarà istituita nell'ambito della contrattazione collettiva delle amministrazioni pubbliche, ad esclu-

sione di regioni, province, comunità montane e città metropolitane e vi saranno inquadrati con la qualifica di vicedirigente i dipendenti pubblici laureati appartenenti alle posizioni « C2 » e « C3 » dei rispettivi comparti e categorie equiparati.

In sede di prima applicazione, per riconoscere la professionalità acquisita nell'amministrazione, sarà inquadrato anche il personale non laureato.

Si prevede, altresì, una particolare retribuzione che sarà definita dalla contrattazione collettiva e l'affidamento ai vicedirigenti, da parte dei dirigenti, di funzioni proprie dell'area dirigenziale.

Il Ministro per la funzione pubblica e per il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza: Franco Frattini.

GAZZARA e STAGNO D'ALCONTRES.
— Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la popolazione del Comune di Giardini Naxos (Messina), come risulta dall'ultimo censimento, ammonta a circa 10.000 residenti insediatisi per 2/3 nell'ultimo ventennio;

il centro abitato si è sviluppato lungo la vecchia strada romana « Consolare Valeria », oggi denominata SS. 114 — Orientale Sicula —;

secondo i rilevamenti dell'A.N.A.S. la SS. 114, nel tratto indicato, risulta la strada più stretta e trafficata della Sicilia, tanto che in alcune ore della giornata per attraversare il Centro Storico (appena quattro chilometri) occorrono mediamente trenta minuti;

con l'incremento vertiginoso del traffico stradale, si sono verificati negli ultimi anni, nella tratta in questione, soprattutto in prossimità degli incroci, diversi incidenti stradali, alcuni dei quali purtroppo mortali;

ciò comporta anche un reale ed incombente pericolo per la salute dei citta-

dini; si impiega troppo tempo nel soccorso e nel trasporto di feriti gravi, per incidenti stradali accaduti sulla A/18 e sulle altre strade dell'interland di Taormina;

percorrere la SS. 114, stretta ed intasata dal traffico, è un'impresa difficoltosa ed a rischio;

la SS. 114 è l'unica via d'accesso all'Ospedale Comprensoriale ed è, purtroppo, accaduto che autoambulanze del predetto nosocomio hanno effettuato il trasporto delle vittime della strada con notevole ritardo a causa degli ingorghi stradali;

l'Ospedale « Sirina » si trova posizionato in una zona infelice dal punto di vista del collegamento viario interno e di quello esterno, privo di una idonea « bretella » che lo congiunga agli svincoli di Taormina e di Giardini Naxos;

tale emergenza è stata più volte segnalata dal Distaccamento della Polizia Stradale di Giardini Naxos e da altre forze dell'Ordine; nelle attuali condizioni è impossibile effettuare un pronto intervento di qualsiasi genere;

il centro turistico-balneare di Giardini Naxos, (seconda stazione di turismo e soggiorno dell'isola per numero di presenze italiane e straniere), per il suo rilancio economico, sociale e culturale, deve ricevere da parte della P.A. particolare attenzione, a cominciare proprio dalla eliminazione della anacronistica strada nazionale che attraversa, in modo perverso e devastante, il centro cittadino; il centro storico nel giro di alcuni decenni ha perso parecchi alberghi e diversi esercizi commerciali hanno dovuto chiudere per difficoltà ambientali;

gli effetti dello spostamento della nazionale SS. 114 (tanto necessario quanto improcrastinabile ed urgente) andrebbero immediatamente a beneficio dell'economia e del turismo dell'intero comprensorio di Taormina e della Valle Alcantara;

la zona turistica, salvata dallo strangolamento del traffico veicolare gommato

(autocarri e TIR) riacquisterebbe il suo aspetto di borgo marinaro, altamente qualificato dal punto di vista ambientale e paesaggistico; verrebbero recuperate e fruite le bellezze naturali e si darebbe più spazio, quiete e relax a turisti e visitatori e soprattutto ai residenti che hanno diritto di godere una migliore qualità della vita;

inoltre le strade cittadine, via Umberto e via Vittorio Emanuele, sono divenute fonte costante di inquinamento acustico ed atmosferico (che ha superato di gran lunga i limiti previsti dalla legge): ridotte, dall'esalazione degli scarichi venefici delle auto, a vere e proprie camere a gas;

nonostante tali emergenze inerente la salute e la incolumità delle persone, non esistono progetti di variante alla SS. 114, così come invece è stato fatto per altri centri rivieraschi delle province di Messina e Catania (vedi, per esempio, Letojanni – Comune limitrofo a Giardini Naxos);

sarebbe opportuno al proposito che la « variante » – che dovrà preservare il paesaggio esistente e non dovrà avere alcun impatto ambientale – si snodi in gran parte in galleria (con percorso dalla zona dell'Ospedale Sirina di Taormina fino ai caselli autostradali di Giardini Naxos) –:

quali iniziative si intendono adottare per rimediare ai gravi inconvenienti lamentati e in particolare se non si ritiene finalmente di dare avvio alla realizzazione della variante alla SS. 114 (nel tratto dell'abitato di Giardini Naxos che va dal Km 50 al Km 5, liberando il centro storico dall'attuale attraversamento stradale.

(4-00372)

RISPOSTA. — *L'Anas – Ente nazionale per le strade – interessato al riguardo, fa presente che il centro abitato di Giardini Naxos (Messina), che ricade tra le progressive chilometriche 49+960 e 54+370 della strada statale n. 114 « Orientale Sicula », si sviluppa lungo la costa ionica, stretto tra il mare e la linea ferroviaria da una parte, e l'Autostrada A/18 dall'altra ed è interessato*

da un transito veicolare a senso unico su due arterie nelle due direzioni di marcia Messina-Catania e Catania-Messina.

Il transito tra Messina e Catania, per le destinazioni a media e grande distanza, viene assorbito dall'Autostrada A/18 che, pertanto, costituisce una valida alternativa all'attraversamento dell'abitato di Giardini.

Inoltre, l'abitato in questione usufruisce di due svincoli autostradali posti uno all'inizio dell'abitato stesso, lato Catania, e l'altro a nord, denominato « Taormina nord ».

L'Anas riferisce che il traffico della zona, preminentemente locale, per le caratteristiche turistiche sia di Giardini Naxos che delle adiacenti Mazzarò e Taormina, risulta intenso e caotico nonostante la particolare attenzione posta alla segnaletica stradale dal Compartimento competente.

Per la conformazione dell'abitato di Giardini, i rallentamenti e i disagi alla circolazione all'interno dell'abitato stesso sono determinati principalmente dalla mancanza di spazi per la sosta dei veicoli.

L'Ente rappresenta, infine, che per quanto concerne la realizzazione di agevoli collegamenti tra gli svincoli autostradali, l'Ospedale comprensoriale e l'Ospedale « Sirina », il problema riguarda la viabilità locale ed esula dalle competenze dell'Ente stesso.

Questa Amministrazione garantisce, comunque, che le indicazioni dell'interrogante saranno tenute in debito conto.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, D'ALIA, GERMANÀ, NARO e CRIMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno. — Per sapere – premesso che:*

la città di Messina, porta della Sicilia, paga ormai da troppi anni un costo altissimo per garantire il transito (in entrata ed in uscita) alle vetture che devono raggiungere altri siti isolani o « continentali » attraverso lo Stretto;

si tratta di quattro milioni cinquecento mila veicoli (circa) di cui un milione ottocento mila (circa) rientrano nella categoria del cosiddetto « gommato pesante »;

da tempo Messina rivendica il diritto ad un risarcimento per l'assoggettamento costante di parte del territorio comunale ad un passaggio obbligato di un fiume di vetture con il conseguente complessivo deterioramento della qualità della vita dei cittadini;

nell'attesa, ormai piena di speranza, della realizzazione del ponte sullo Stretto che convoglierà direttamente i mezzi motorizzati lungo le arterie di destinazione evitando l'attraversamento della città e nell'attesa della realizzazione di nuovi svincoli e approdi, utili comunque a disintossicare dall'attuale, insostenibile stato le arterie cittadine, vi sono delle strade che pur insistendo nel centro della città, di fatto rappresentano una logica prosecuzione delle autostrade quali assi viari di collegamento tra quelle e gli approdi per il traghettamento;

lungo tali percorsi, però, a meno di una considerazione adeguata alla peculiarità del problema, la competenza a controllare il traffico spetterebbe ai vigili urbani, con conseguente notevole impegno per il comune che deve destinare uomini, mezzi e risorse senza potersi avvalere del supporto della Polizia stradale, competente, invece, lungo le autostrade e gli assi viari di collegamento con le stesse;

la questione appare risolvibile attraverso un raccordo permanente tra il sindaco della città ed il prefetto (che già l'ha sottoposta all'attenzione del ministro) utile a disciplinare al meglio anche, ma non solo, sotto il profilo « economico », l'impegno di uomini e mezzi —:

se, alla luce di quanto sopra, non si ritenga che sul tratto di strada urbana che attraversa la città di Messina collegando gli svincoli autostradali con gli approdi per il traghettamento il controllo dei mezzi possa rientrare anche nella competenza

della Polizia stradale e che per l'effetto si ponga in essere un raccordo permanente tra il sindaco della città e il prefetto.

(4-00720)

RISPOSTA. — Le problematiche connesse al transito nel centro urbano di Messina di consistenti flussi di mezzi di trasporto, diretti o provenienti dal porto, sono da tempo all'attenzione del Prefetto, oltre che delle Amministrazioni regionali e comunali.

Non può, tuttavia, sottacersi che la soluzione definitiva del congestionamento del traffico cittadino di Messina è strettamente connessa alla realizzazione degli approdi per i traghetti al di fuori del centro cittadino.

A tal fine il Prefetto ha sensibilizzato più volte le Amministrazioni competenti e, soprattutto, le Autorità regionali per la realizzazione, in via d'urgenza, di un primo approdo nella zona sud della città, in attesa del perfezionamento del complesso iter procedurale per l'attivazione dei progettati imbarcaderi fuori dalla città.

Proprio per affrontare in modo risolutivo il problema, il Consiglio dei ministri, in data 15 novembre 2001, ha dichiarato, su proposta del Ministro dell'interno, lo stato di emergenza ambientale nella città di Messina in relazione all'attraversamento del centro cittadino da parte dei mezzi veicolari pesanti, al fine dell'adozione delle misure urgenti per la realizzazione di un programma di interventi aventi lo scopo di un rapido miglioramento delle situazioni di crisi ambientale.

Inoltre, nelle more della attivazione del primo approdo, il Prefetto di Messina ha provveduto a realizzare un più stretto coordinamento con le Amministrazioni aventi, a diverso titolo, competenze in materia di polizia stradale, necessario per il corretto e proficuo utilizzo delle risorse umane disponibili.

Sulla base della regolamentazione della circolazione disposta dal Sindaco, sono stati pianificati specifici servizi di controllo coordinato sul tratto stradale critico di viale Boccetta, cui concorrono gli operatori della Polizia Municipale e della locale Sezione della Polizia stradale, adeguatamente

potenziata con l'aggregazione di sei operatori del limitrofo Compartimento della Polizia stradale di Catanzaro, al fine di garantire una più accentuata presenza e visibilità delle Forze dell'ordine in quell'area cittadina dove i sinistri stradali sono più frequenti.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Maurizio Balocchi.

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, D'ALIA, NARO, GERMANÀ e CRIMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

l'assoluta carenza di infrastrutture adeguate al tempo ed alle necessità turistiche e sociali del Mezzogiorno d'Italia comporta una emergenza cronica che si accentua in modo drammatico in periodi di crisi come quello successivo all'11 settembre 2001;

da una ricerca elaborata per la giornata mondiale del turismo celebrata nella sede della Confcommercio si evince chiaramente la distanza tra nord e sud del nostro Paese come una forbice che, nel tempo, pare allargarsi mortificando la dignità di chi abita nel meridione ed è costretto ad una qualità di vita insoddisfacente. In particolare, per ciò che riguarda la rete ferroviaria della Calabria e della Sicilia basta rilevare, come esempio, che la Calabria è decisamente fanalino di coda con una rete ferroviaria elettrificata per il 47 per cento e che funziona a un solo binario per il 70 per cento;

da Catanzaro per andare a Reggio, si viaggia a 63 chilometri/ora percorrendo i 163 chilometri in un tempo che va dalle 2 ore e mezza alle 4 ore circa;

fatto 100 il valore medio nazionale dei chilometri di rete elettrificata, la Sicilia arriva all'81 per cento contro il 263 della Liguria e il 150 del Lazio;

non deve stupire che per percorrere i 93 chilometri che dividono Catania da

Noto, capitale siciliana del Barocco, occorrono 2 ore (velocità di 40 chilometri orari);

per quanto riguarda la portualità turistica, le infrastrutture per il diporto con servizi di approvvigionamento elettrico, acqua, smaltimento rifiuti, rifornimento carburante se nel Veneto sta all'88,8 per cento in Sicilia è testato sul 22,5 per cento, mentre in Calabria non c'è traccia di un rilevamento complessivo;

sulle coste siciliane su 113 porti turistici in funzione per un totale di 8.615 posti barca, solo 11 porti per 1.935 posti, sono in grado di garantire servizi;

in Calabria la situazione è quasi disastrosa: su 20 porti turistici per 2.268 posti barca, solo 4 porti offrono assistenza logistica fatto di attacco luce, acqua e di rifornimento con possibilità di smaltire i rifiuti, ad un massimo di 927 imbarcazioni;

la ricerca già richiamata inserisce Vibo e Catania fra gli esempi definiti « paradossi infrastrutturali »;

per il porto di Vibo c'è un progetto di 260 miliardi circa approvato dal Cipe per delocalizzare le cisterne dell'oleodotto e bonificare l'area allargando anche la capacità e la infrastrutturazione della banchina, e da ben sei anni si attende una determinazione della regione Calabria per aprire i cantieri;

di contro a Catania vi è difficoltà a recuperare i finanziamenti per adeguare la capacità dell'aeroporto omologato per gestire un traffico di passeggeri che non superi le 800 mila unità all'anno, mentre già nel 1998 sono stati registrati più di 3 milioni di passeggeri con il più che evidente disagio di operatori e utenti;

il centro destra ha inserito nel programma elettorale presentato agli italiani un piano di interventi su infrastrutture e trasporti esteso a tutto il territorio nazionale, articolato e nel contempo dettagliato secondo le effettive esigenze, ponendo come priorità le opere da realizzare nel

mezzogiorno al fine di eliminare lo squilibrio assolutamente ingiusto tra nord e sud;

il raddoppio della linea ferroviaria, il completamento del sistema autostradale (Messina-Palermo, Catania - Siracusa - Gela), l'adeguamento ed il potenziamento strutturale dei tratti esistenti (terze corsie, illuminazione gallerie), la salvaguardia delle coste, la verifica e l'adeguamento del sistema portuale, la dotazione di porticcioli turistici, debitamente attrezzati, l'adeguamento degli aeroporti, rientrano tra le opere da progettare e realizzare con assoluta urgenza;

appare evidente la necessità di intervenire in modo drastico e risoluto per garantire al meridione d'Italia un livello di servizi almeno sufficiente per una dignitosa qualità di vita e gettare le basi per quel potenziale sviluppo sociale, economico e turistico di quelle zone sempre ritenute presupposto indispensabile per l'intero Paese;

in forza delle superiori considerazioni con quali priorità ritengano di intervenire nel breve periodo e come ritengono di attivare le Ferrovie dello Stato, l'Enas, l'Enac e gli altri Enti e società preposti perché ciascuno per quanto di propria competenza e tutti insieme operino per il conseguimento di un risultato che solo unità d'intenti, coesione sinergica e fermezza assoluta possono garantire. (4-00928)

RISPOSTA. — Per rendere chiara la scelta che il Governo intende perseguire in tema di infrastrutture è opportuno citare un recente rapporto di Business International che ha collocato l'Italia al quindicesimo posto tra i 17 paesi più industrializzati dell'Ocse quanto a dotazione di infrastrutture.

Secondo tale studio è proprio l'inadeguatezza della nostra dotazione infrastrutturale a frenare lo sviluppo del nostro Paese.

D'altronde, in Italia, da oltre trent'anni non si realizzano grandi opere pubbliche mentre negli altri Paesi avviene proprio

l'opposto. Solo trenta anni fa, infatti, il sistema delle infrastrutture italiano era preso a modello dagli altri Paesi.

Gli obiettivi chiave sui quali il Governo incentra l'attenzione sono pertanto volti a eliminare gli squilibri della dotazione infrastrutturale dell'Italia rispetto a quella degli altri grandi Paesi dell'Unione europea.

Sono obiettivi di ampio respiro che mirano, proprio grazie agli investimenti in infrastrutture, all'incremento del Pil e dell'occupazione nonché a dare al nostro territorio unitarietà ed integrazione con il più grande territorio comunitario accreditando per l'Italia il ruolo di ponte fra l'Unione europea ed il bacino del Mediterraneo e di cerniera tra ovest ed est dell'Europa.

Per la realizzazione delle opere in argomento il disegno di legge ora all'esame del Parlamento, definito « Legge obiettivo », consentirà, una volta approvato, una rivisitazione sostanziale delle attuali procedure di programmazione, progettazione, approvazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale.

Questo nuovo strumento costituisce la base della necessaria strategia di modernizzazione del Paese, penalizzato da troppo tempo dalla stasi della realizzazione di infrastrutture: il fulcro dell'attenzione e del pubblico interesse, con il nuovo disegno di legge, diventa ora l'infrastruttura stessa, identificata e definita nelle sue specifiche tecniche, anno per anno dal Governo (Cipe), sentite le regioni e perseguendo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale.

La nuova idea di « opera pubblica » è sostanzialmente quella di un'opera fatta al servizio del pubblico e non necessariamente fatta dalla « mano pubblica ».

Così il disegno politico di modernizzazione del Paese non si ferma alle infrastrutture viarie e ferroviarie. Nell'economia del progetto sono infatti essenziali anche l'ampliamento degli aeroporti e dei porti nonché lo sviluppo dei grandi sistemi di collegamento informatico.

Ed è su questa base che si identificheranno le aree di insediamento industriale del sud e del nord in cui concentrare lo sforzo di modernizzazione.

Per raggiungere questi macro obiettivi occorrono precise condizioni di fattibilità tra cui, in primo luogo, l'efficienza delle strutture preposte all'attuazione del programma.

La seconda condizione è quella della mobilitazione delle risorse finanziarie, pubbliche e private.

Il programma di Governo prevede un volano di investimenti, in particolare nel Mezzogiorno del Paese, pari a circa 120.000 miliardi di lire, oltre il 50 per cento dell'intera operazione che è pari a circa 236.000 miliardi.

Si tratta di risorse che, d'intesa con il dicastero dell'economia e delle finanze, sono state definite nell'articolato quadro del Documento di politica economica e finanziaria: infatti nel prossimo quinquennio, 2002-2006, si intende attivare un volume globale di investimenti pari a circa 236.000 miliardi, di cui circa 65.000 miliardi finanziati direttamente dal capitale privato, circa 50.000 attraverso i Fondi strutturali dell'Unione europea e circa 92.000 miliardi con finanziamenti pubblici. A tale valore vanno aggiunti gli attuali 28.000 miliardi di lire disponibili con le leggi pluriennali di spesa.

Limitatamente agli anni 2002 e 2003, il Governo è, inoltre, delegato ad emanare uno o più decreti legislativi recanti l'approvazione definitiva (nei limiti delle vigenti autorizzazioni di spesa) di specifici progetti di infrastrutture strategiche che saranno individuate secondo le procedure disciplinate dalla « legge obiettivo ».

Nel prossimo triennio è obiettivo del Governo procedere e definire interventi mirati alla infrastrutturazione del Mezzogiorno, e cioè:

la realizzazione completa degli assi autostradali Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Messina; il completamento ferroviario ad alta velocità della linea Roma-Napoli; la realizzazione dell'asse ad alta capacità Napoli-Salerno-Battipaglia e la definizione dei progetti per la continuità di tali caratteristiche dell'offerta ferroviaria fino a Reggio Calabria; il completamento degli assi ferroviari Bari-Taranto e Bari-Lecce; la definizione dei progetti e l'avvio

dei lavori per dare funzionalità all'asse ferroviario ed a quello stradale ionico (Reggio Calabria-Catanzaro-Sibari-Taranto); il completamento dei lavori relativi agli assi ferroviari Palermo-Messina-Catania; la realizzazione dei sistemi di trasporto integrato efficienti nelle aree urbane di Napoli, Palermo, Cagliari, Bari, Taranto, Catania, Reggio Calabria e Messina; la realizzazione degli Hub aeroportuali di Bari e Catania; lo sviluppo ulteriore degli Hub portuali sia di Gioia Tauro sia di Taranto, sia delle altre rilevanti realtà portuali e dei vari sistemi interportuali del Mezzogiorno; la trasformazione degli elaborati progettuali del progetto del ponte sullo stretto di Messina in concrete iniziative al fine di avviare entro il quinquennio i relativi lavori.

Peraltro, è in via di definizione, da parte del ministero, l'indicazione degli obiettivi che presentano carattere prioritario, ferma restando la necessità e l'urgenza di procedere alla realizzazione di tutti gli interventi previsti.

Da quanto sopra esposto si rileva che la infrastrutturazione del Mezzogiorno viene affrontata per dare a tutto il territorio unitarietà ed integrazione con il resto dell'Europa, ponendo concrete condizioni di sviluppo, condizioni raggiungibili solo attraverso un processo definito nel tempo, supportato da risorse adeguate e verificato in ogni suo processo evolutivo.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

GIACCO, BATTAGLIA, ZANOTTI, CARLI e MANCINI. — Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale n. 2209 del 3 ottobre 2001 conferisce la delega a trattare sulla base delle indicazioni del ministro, gli affari inerenti le materie indicate rispettivamente nei successivi articoli 2, 3 e 4 dello stesso decreto;

dalla lettura delle deleghe assegnate a ciascun sottosegretario risulta assente ogni e qualsiasi riferimento all'integrazione scolastica degli alunni in situazione di handicap;

considerato che l'Italia è all'avanguardia nella politica e realizzazione dell'integrazione scolastica e che oltre centomila alunni in situazione di handicap frequentano le nostre scuole;

vista l'assenza della delega specifica concernente l'integrazione scolastica —:

se tale competenza sarà gestita direttamente dal ministro o se la delega sarà successivamente assegnata. (4-00973)

RISPOSTA. — L'interrogante chiede chiarimenti circa i motivi per i quali risulta assente ogni riferimento all'integrazione scolastica degli allievi portatori di handicap nel decreto n. 2209 del 3 ottobre 2001 con il quale sono state conferite le deleghe ai Sottosegretari di Stato.

Al riguardo chiarisco che la materia in parola è oggetto della mia particolare attenzione tant'è che ho ritenuto di seguirla personalmente.

Ricordo anche che l'articolo 1, comma 3, del decreto succitato recita: « Resta ferma la competenza del Ministro sugli atti e provvedimenti per i quali una espressa disposizione di legge o di regolamento escluda la possibilità di delega, nonché quelli che, sebbene delegati, siano dal Ministro specificatamente a sé avvocati o comunque strettamente compiuti e quelli indicati nel successivo articolo 5.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca:
Letizia Moratti.

GIULIETTI e BELLILLO. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

le Poste italiane SpA, Direzione Provinciale di Terni, con nota pervenuta il 20 settembre 2001, hanno comunicato la chiusura dell'Ufficio Postale di Prodo e

l'accorpamento del medesimo a quello d'Orvieto Stazione, e di Morrano a quello di Ciconia;

detto provvedimento è devastante per la collettività residente nelle frazioni e ha destato un profondo allarme sociale reso concreto, in questa prima fase: nella raccolta di firme, e nelle vibrante proteste dei cittadini;

in particolare, detto allarme sociale deriva dalla peculiarità delle frazioni medesime caratterizzate da una popolazione composta in massima parte da anziani, dalle carenze: di trasporto pubblico, di servizi fondamentali e dalla distanza dal più vicino Ufficio Postale, quantificabile in circa 20 Km. per Prodo e 10 Km. per Morrano;

le motivazioni addotte dalle Poste italiane SpA per la chiusura degli Uffici sono solo di carattere economico-produttivo, anche se non è ben chiaro se si sia valutata la redditività derivante dai depositi postali;

seppure Poste italiane siano ormai una SpA, esiste tuttavia vigente un rapporto d'interdipendenza tra lo Stato e Poste italiane, proprio per il carattere generalista del servizio e per il suo alto valore economico-sociale;

anche se dovesse trattare solo in termini privatistici, va sottolineato il fatto che Poste italiane si trova ad operare in un territorio che presenta livelli di maggiore redditività rappresentati dalle zone più popolate, per questo si rende necessaria l'apertura di una trattativa globale tra le istituzioni e le poste, con riferimento al servizio da intendersi in maniera integrata, in ambito più vasto e complessivo —:

se s'intende intervenire affinché sia sospeso il provvedimento, già operativo per Proto e annunciato per Morrano, sull'accorpamento degli uffici postali;

se non ritenga opportuno che le Poste italiane SpA come sarebbe stato doveroso, nelle scelte future, coinvolgano prima che

siano assunti ulteriori e penalizzanti provvedimenti, le Istituzioni locali, uniche istanze rappresentative delle esigenze dei cittadini;

se infine, il ministro interrogato sia stato messo al corrente del « piano di risanamento » che Poste italiane SpA intende portare avanti dal momento che segnali preoccupanti pervengono alle segreterie degli interroganti su altre analoghe operazioni che sarebbero state avviate sull'intero territorio nazionale. (4-00858)

RISPOSTA. — *Al riguardo si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.*

Ciò premesso, si ritiene, altresì, opportuno rammentare che il processo di liberalizzazione del servizio postale attuato in adesione alle indicazioni della direttiva 97/67/CE (recepita con decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261) pur se in maniera graduale e controllata ha imposto ai gestori privati ed al fornitore del servizio universale l'adozione di misure idonee al conseguimento dell'equilibrio gestionale.

Del resto la nuova direttiva comunitaria, il cui testo è stato discusso il 15 ottobre 2001 a Lussemburgo, va nella direzione di una maggiore liberalizzazione e, anche se tiene conto dell'opportunità rappresentata dall'Italia e da altri Paesi, di avere attenzione alle esigenze della collettività, obbliga tutti i gestori del servizio ad interventi che permettano di conseguire una gestione economicamente sostenibile.

Fanno parte del generale programma di risanamento previsto, ed in parte attuato, la riorganizzazione aziendale e il ridimensionamento della rete degli uffici postali.

Al riguardo il vigente contratto di programma — stipulato fra il ministero delle comunicazioni e la società — prevede, all'articolo 5, comma 3, che la predetta società indichi una serie di uffici non in grado di garantire condizioni di operatività

compatibili con il raggiungimento dell'equilibrio economico di gestione; da parte della società devono, altresì, essere rappresentate le iniziative e gli interventi adottati per il miglioramento della gestione di tali uffici, al fine di arrivare ad una progressiva riduzione delle relative perdite.

Nonostante gli sforzi compiuti dalla società al fine di riorganizzare le modalità gestionali ed operative in modo da garantire il conseguimento di risultati accettabili in termini di efficienza ed economicità, per un certo numero di uffici non è stato possibile trovare soluzioni commerciali e/o organizzative capaci di ottenere risultati soddisfacenti.

Come detto le innovazioni apportate a livello organizzativo e la diversificazione dell'attività societaria hanno consentito di recuperare molte realtà, esistono tuttavia alcune situazioni in cui condizioni oggettive quali una richiesta di servizi rigida e poco espandibile (per scarsa densità demografica e/o per tipo di clientela non interessata a nuovi servizi), particolari condizioni territoriali nonché la presenza di costi fissi (affitto, climatizzazione, pulizia locali, costo del personale, eccetera) non consentono, non solo per il presente ma anche in prospettiva, di ipotizzare il potenziamento dei volumi di traffico.

Secondo uno studio effettuato da Poste Italiane, infatti, al di sotto della soglia di una clientela composta da circa 500 famiglie gli uffici debbono essere considerati « marginali », ovvero non in grado di coprire neppure i costi fissi (di personale e di funzionamento) fra i quali, tra l'altro, non vengono nemmeno considerati i costi riguardanti le fasi successive di lavorazione: trasporto, ripartizione nei centri di lavorazione postale, consegna, eccetera.

Ammonta a circa 4000 il numero degli uffici che non coprono i loro costi ma, atteso il carattere « sociale » della presenza di sportelli postali in alcune realtà territoriali, prima di arrivare alla chiusura vengono poste in essere modalità operative alternative allo scopo di contenere le spese: apertura degli uffici part-time (verticale, cioè con la riduzione delle giornate settimanali di apertura, ed orizzontale, cioè con

la riduzione delle ore lavorative giornaliere), operatore polivalente o unico (con mansioni di sportelleria e recapito), sperimentazione di uffici mobili.

La chiusura è quindi una misura estrema che viene effettuata solo se l'ufficio « marginale » sia ubicato in un comune dove esistono altri uffici, se esista un altro sportello a distanza ragionevole ed in presenza di un esiguo numero di operazioni giornaliere svolte: tale tipo di intervento dovrebbe riguardare infatti solo un numero molto ridotto di uffici che presentano un consistente deficit di cassa, mentre altri uffici marginali potrebbero essere interessati da part-time verticale o orizzontale.

Poste Italiane sta anche valutando l'opportunità di sperimentare l'utilizzazione di unità mobili che possano assicurare agli utenti residenti in zone remote la fornitura di tutti i servizi.

Da quanto sopra si evince che è intendimento dell'azienda assicurare il più possibile la capillarità della propria presenza sul territorio, consapevole del fatto che il mantenimento o l'eliminazione di un determinato ufficio è una circostanza non scevra di effetti economici e sociali; d'altra parte gli impegni assunti nel contratto di programma, che prevedono l'adozione di interventi volti al raggiungimento dell'equilibrio economico nonché del contenimento e della progressiva riduzione delle perdite, non possono essere disattesi.

Si precisa, inoltre, che la medesima società Poste in alcuni casi ha sospeso la decisione di chiusura per valutare proposte sostitutive avanzate dalle autorità locali, come l'opportunità di attivare i presidi polifunzionali, o per effettuare un monitoraggio sul volume di affari allo scopo di verificare la possibilità di mantenere aperto l'ufficio. Occorre sottolineare che in molti casi la chiusura ha riguardato uffici che, sulla base dei dati statistici di traffico rilevati, avevano fatto registrare la presenza di un numero di operazioni giornaliere variabili da 6 a 15-16.

Per quanto concerne il caso sollevato dall'interrogante con l'atto parlamentare in esame si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane che ha precisato che

nel comune di Orvieto sono presenti oltre agli uffici di Prodo e Morrano altri sei uffici: Orvieto Centro, Orvieto Stazione, Ciconia, Sferracavallo, Sugano e Canale.

In particolare, presso l'ufficio di Prodo è stata registrata una media di 6 contatti giornalieri mentre in quello di Morrano ne sono stati registrati 7. La realtà territoriale, almeno allo stato attuale, non sembra prospettare alcun reale incremento della domanda. Non è quindi ipotizzabile conseguire né condizioni di equilibrio gestionale né la semplice copertura dei costi diretti.

Poste Italiane spa ha infine voluto evidenziare che tutti gli interventi realizzati o in corso di realizzazione sull'intero territorio nazionale sono naturalmente reversibili, ove si modificchino realmente le condizioni di squilibrio economico nella gestione che li hanno determinati.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

GIULIETTI e STRAMACCIONI. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

le Poste Italiane, Direzione regionale Marche-Umbria, filiale di Perugia, hanno deciso la chiusura dell'ufficio postale di Camporeggiano (Pg) dal 1° novembre 2001, prevedendo l'accorpamento con l'ufficio postale di Mocaiana;

la chiusura è stata decisa a causa degli alti oneri di gestione dell'ufficio;

il Dipartimento provinciale del tesoro di Perugia sta inviando ai pensionati di Camporeggiano una nota con la quale si informa che l'assegno di pensione sarà esigibile presso l'ufficio postale di Mocaiana, ma solo dal 1° dicembre 2001;

l'accorpamento provocherà diversi disagi ai cittadini della zona di Gubbio, tra cui anche lo spostamento reiterato di diverse persone verso il comune di Umbertide;

uno degli obiettivi principali delle Poste Italiane è quello di garantire servizi accessibili e di qualità a tutti i cittadini,

compresi quelli del comune di Gubbio, settimo comune d'Italia per estensione;

la privatizzazione delle poste e l'asunzione della logica d'impresa, al fine di un miglioramento dei risultati economici della gestione delle poste, non può mettere a repentaglio il funzionamento di un servizio pubblico essenziale, assicurando le giuste aspettative della clientela —

quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare per mantenere il presidio di Camporeggiano garantendo ai cittadini di Camporeggiano il mantenimento di un servizio pubblico essenziale e agli abitanti di Camporeggiano di riscuotere pensioni e stipendi anche nel periodo 1° novembre-1° dicembre 2001. (4-01285)

RISPOSTA. — Al riguardo si ritiene opportuno rammentare che il processo di liberalizzazione del servizio postale attuato in adesione alle indicazioni della direttiva 97/67/CE (recepita con decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261) pur se in maniera graduale e controllata ha imposto ai gestori privati ed al fornitore del servizio universale l'adozione di misure idonee al conseguimento dell'equilibrio gestionale.

Del resto la nuova direttiva comunitaria, il cui testo è stato discusso il 15 ottobre 2001 a Lussemburgo, va nella direzione di una maggiore liberalizzazione e, anche se tiene conto dell'opportunità rappresentata dall'Italia e da altri Paesi, di avere attenzione alle esigenze della collettività, obbliga tutti i gestori del servizio ad interventi che permettano di conseguire una gestione economicamente sostenibile.

In tale contesto si colloca il piano di impresa 1998-2002 che prevede il raggiungimento, nel 2002, del pareggio di bilancio e la possibilità di avviare la privatizzazione e di chiedere la quotazione in borsa della società: il raggiungimento di tali obiettivi si ritiene auspicabile.

Fanno parte del generale programma di risanamento previsto ed, in parte attuato, la riorganizzazione aziendale e il ridimensionamento della rete degli uffici postali.

Al riguardo il vigente contratto di programma — stipulato fra il Ministero delle

comunicazioni, e la società — prevede, all'articolo 5, comma 3, che la predetta società indichi una serie di uffici non in grado di garantire condizioni di operatività compatibili con il raggiungimento dell'equilibrio economico di gestione; da parte della società devono, altresì, essere rappresentate le iniziative e gli interventi adottati per il miglioramento della gestione di tali uffici, al fine di arrivare ad una progressiva riduzione delle relative perdite.

Nonostante gli sforzi compiuti dalla società al fine di riorganizzare le modalità gestionali ed operative in modo da garantire il conseguimento di risultati accettabili in termini di efficienza ed economicità, infatti, per un certo numero di uffici non è stato possibile trovare soluzioni commerciali e/o organizzative capaci di ottenere risultati soddisfacenti.

Le innovazioni apportate a livello organizzativo e la diversificazione dell'attività societaria hanno consentito di recuperare molte realtà, esistono tuttavia alcune situazioni in cui condizioni oggettive quali una richiesta di servizi rigida e poco espandibile (per scarsa densità demografica e/o per tipo di clientela non interessata a nuovi servizi), particolari condizioni territoriali, nonché la presenza di costi fissi (affitto, climatizzazione, pulizia locali, costo del personale, eccetera) non consentono, non solo per il presente ma anche in prospettiva, di ipotizzare il potenziamento dei volumi di traffico.

Secondo uno studio effettuato dalla società Poste, infatti, al di sotto della soglia di una clientela composta da circa 500 famiglie gli uffici debbono essere considerati « marginali », ovvero non in grado di coprire neppure i costi fissi.

Ammonta a circa 4000 il numero degli uffici che in realtà non coprono i loro costi ma, atteso il carattere « sociale » della presenza di sportelli postali in alcune realtà territoriali, prima di arrivare alla chiusura degli uffici vengono poste in essere modalità operative alternative allo scopo di contenere le spese: apertura degli uffici part-time (verticale e orizzontale), operatore polivalente o unico (con mansioni di sportelleria e recapito), sperimentazione di uffici mobili.

La chiusura è, tuttavia, una misura estrema che viene effettuata solo se l'ufficio « marginale » sia ubicato in un comune dove esistono altri uffici, se esista un altro sportello a distanza ragionevole ed in presenza di un esiguo numero di operazioni giornaliere svolte: tale tipo di intervento dovrebbe riguardare infatti solo un numero molto ridotto di uffici che hanno fatto registrare un numero di operazioni giornaliere variabile, da 6 a 15-16, mentre altri uffici marginali potrebbero essere interessati dal part-time verticale (riduzione del numero delle giornate settimanali di apertura) o dal part-time orizzontale (riduzione delle ore lavorative giornaliere).

Facendo specifico riferimento alla realtà territoriale del comune di Gubbio, la medesima società Poste ha precisato che nella zona sono presenti 6 uffici postali e quello sito nella frazione di Camporeggiano — che faceva registrare una media di 9 operazioni giornaliere — è stato effettivamente chiuso a far data dal 1° novembre 2001.

In proposito è bene, comunque, rammentare che tutti gli interventi realizzati possono essere riconsiderati da parte della ripetuta società, qualora le condizioni che li hanno motivati dovessero subire delle modifiche in positivo ed in tale direzione la collaborazione con le amministrazioni locali interessate può risultare determinante.

Per quanto concerne la riscossione degli stipendi e delle pensioni pagabili presso l'ufficio di Camporeggiano la società Poste ha comunicato che il dipartimento provinciale del tesoro di Perugia ha provveduto a cambiare il frazionario dell'ufficio pagatore sul mandato a decorrere dal 1° dicembre 2001; le pensioni pagabili a novembre 2001, essendo i mandati solo cartacei, potevano essere riscosse presso l'ufficio di Mocaiana o presso qualunque altro ufficio; la stessa cosa è avvenuta per le pensioni INPS, anch'esse pagabili dal mese di dicembre 2001 presso l'ufficio di Mocaiana (per il mese di novembre 2001 si è provveduto con mandati cartacei).

L'Inpdap, infine, ha garantito la registrazione dei dati presso l'ufficio di Mocaiana già da novembre, mentre gli stipendi

sono tutti in pagamento presso l'ufficio in parola a partire dal mese di novembre 2001.

Delle modifiche suddette tutti i titolari di trattamento pensionistico sono stati avvertiti tramite lettera della filiale, distribuita a cura del responsabile dell'ufficio di Camporeggiano prima della chiusura.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

LUCCHESI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere:

se sia a conoscenza della pericolosità della strada Pontina, che da Roma va verso il sud, dove quasi quotidianamente si verificano incidenti molto gravi, con feriti e morti;

una strada stretta e pericolosa percorsa da centinaia di camion e da una infinità di autovetture;

se non ritenga che sia urgente raddoppiare tale arteria stradale con una procedura urgente e con inizio immediato dei lavori. (4-00364)

RISPOSTA. — L'Anas — Ente Nazionale per le Strade, interessato a riguardo, ha riferito che il tratto della strada statale 148, compreso tra Latina (km. 67+000) e Terracina (km. 109+200) è costituito da unica carreggiata variabile da ml. 10 a ml. 12 a due corsie, una per ogni senso di marcia, con banchine pavimentate da ml. 1,20 per lato.

L'Ente stradale informa che dal punto di vista plano-altimetrico, tale tratto è costituito in prevalenza da rettilinei pianeggianti aventi intersezioni a raso con strade provinciali, comunali ed interpoderali, di cui n. 7 regolate da impianti semaforici gestiti dalle Amministrazioni locali competenti.

Il suddetto tratto è, peraltro, interessato dagli agglomerati urbani, industriali ed artigianali dei comuni di Latina, Pontinia, Sabaudia e Terracina, con conseguenti numerosissimi accessi a raso sulla statale medesima. In alcuni punti, ritenuti particolarmente critici, è stato istituito il limite

di velocità di 70 km/h ed il divieto di sorpasso nei due sensi di marcia.

L'Anas fa presente che dai rapporti pervenuti dal personale di sorveglianza si evince che gli incidenti avvenuti sono quasi sempre riferiti a scontri frontali per sorpasso non permesso o per l'alta velocità.

Per quanto riguarda la progettazione di massima di ammodernamento del tratto Latina-Terracina, l'Ente stradale riferisce che la stessa è stata completata nella sua stesura e suddivisa in quattro lotti. Tale progetto sarà consegnato alla Regione per la redazione della progettazione esecutiva e definitiva ed eventuale inserimento nella programmazione regionale.

Per quanto attiene invece l'adozione degli interventi atti ad attenuare le problematiche evidenziate, l'Ente medesimo fa presente che in base al decentramento della viabilità la competenza sulla statale è stata trasferita alla Regione Lazio.

L'Anas ha provveduto, in via provvisoria, alla ordinaria manutenzione fino al 30 settembre 2001, data in cui sono stati di fatto trasferiti alle regioni personale, beni e risorse, come da accordo sancito dalla Conferenza unificata del 26 luglio 2001. Pertanto, l'Ente stradale ha comunicato di non potersi esprimere, allo stato, circa le procedure di concertazione per l'adozione di eventuali interventi strutturali sull'arteria in questione.

Questa Amministrazione assicura, comunque, il massimo impegno affinché le preoccupazioni sulla sicurezza, sollevate dall'interrogante, siano tenute in debito conto.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

LUCCHESI. — Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

appare esagerato che ben 200 mila giovani prestino servizio di leva —

se non ritenga opportuno promuovere iniziative normative volte a dimezzare

il numero dei giovani di leva al fine di alleviare la spesa pubblica e ad esentare i giovani che lavorano nelle imprese familiari, nonché i laureati che frequentano corsi di specializzazione o che debbano sostenere concorsi pubblici o che siano alla ricerca di un posto di lavoro.

(4-00373)

RISPOSTA. — Si rappresenta, preliminarmente, che per effetto della legge 14 novembre 2000, n. 331 l'entità dei giovani da chiamare alle armi diminuirà gradualmente fino alla sospensione della leva, prevista per il 31 dicembre 2006.

In particolare, per l'anno in corso, il numero dei militari di leva necessari a soddisfare il fabbisogno delle Forze armate è pari a 103.970 unità, a fronte di 115.975 del 2000 e di 85.866 per il 2002.

Ciò premesso, appare opportuno evidenziare come le condizioni per ottenere la concessione della dispensa dal servizio di leva, siano state ampliate nel tempo cercando di contemperare le istanze sociali con l'esigenza di salvaguardare la funzionalità e l'operatività delle Forze armate. In particolare il decreto legislativo 3 maggio 2001, n. 215 ha introdotto due nuovi titoli di dispensa a quelli già previsti dal decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 504:

« responsabile diretto della conduzione di impresa o di attività economica da almeno un anno ovvero di impresa o attività economica avviata con il sostegno previsto da istituzioni ed enti pubblici in materia di incentivazione all'imprenditoria giovanile al lavoro autonomo »;

« titolari di una borsa di studio o di un assegno di ricerca per laureati della durata di almeno un anno, ovvero frequenza di dottorato di ricerca presso Università dell'Unione europea legalmente riconosciuta o presso istituzioni di livello universitario di altri paesi ».

Inoltre, per una migliore tutela dei delicati aspetti occupazionali connessi all'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro, con successivo decreto ministeriale in data 30 luglio 2001, i citati titoli sono stati ulteriormente ampliati con il seguente: « se-

lezionato da enti pubblici e privati ai fini dell'assunzione, già in fase di avanzata e concreta definizione, e per la quale sia richiesto l'adempimento degli obblighi di leva, sempreché venga prodotta la comprovante documentazione».

Da quanto illustrato, emerge chiara l'attenzione che l'Amministrazione militare pone sulle questioni rappresentate dall'interrogante, ed in particolare su quelle connesse alle aspettative occupazionali dei giovani. Peraltro, analoga attenzione meritano le esigenze delle Forze armate che servono con impegno e dedizione il Paese in un contesto, come quello attuale, in cui le problematiche di sicurezza e difesa assumono sempre maggiore rilevanza e delicatezza.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.

MANTOVANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

in questi mesi in Cabilia, regione dell'Algeria, il popolo berbero sta lottando contro il regime algerino per rivendicare il riconoscimento ufficiale della propria lingua; la lingua berbera (tamazight), contro l'imposizione forzata dell'uso della lingua araba e per il miglioramento delle condizioni economiche e sociali. La Cabilia, infatti, è una delle regioni dell'Algeria dove più alta è la percentuale di disoccupazione sulla popolazione attiva;

il 18 aprile 2001 Massinissa Guermah, un giovane studente berbero di Beni Douala, viene fermato e condotto in una caserma, della « gendarmerie » dove viene percosso e colpito da una raffica di kalashnikov: morirà tre giorni dopo. La versione ufficiale delle autorità parla di un « incidente », e il giovane viene definito un ladruncolo;

il 20 aprile del 2001, anniversario dei moti popolari del 1980 ricordati come la « Primavera Berbera », (Tafsut Imazighen), si svolgono in tutta la Cabilia numerose manifestazioni popolari. A Tizi Ouzu,

10.000 persone manifestano pacificamente per il riconoscimento della lingua berbera;

il 23 aprile 2001, dopo la sepoltura di Massinissa Guermah scoppiano incidenti tra la popolazione e la polizia a Beni Douala;

il 25 aprile 2001, gli scontri si allargano a macchia d'olio in tutta la Cabilia;

il 28 aprile 2001, vengono uccise dalle forze dell'ordine 29 persone nei territori della regione berbera;

il 29 aprile 2001, continuano gli incidenti e l'RCD, partito democratico di estrazione cabila, annuncia la propria uscita dal governo regionale;

il 14 giugno 2001, ad Algeri si svolge una manifestazione con un milione di partecipanti provenienti dalla regione della Cabilia;

il 5 luglio 2001 i Comitati delle Comunità della Cabilia hanno proclamato una nuova manifestazione ad Algeri alla quale era prevista la sola partecipazione dei 7.000 delegati degli stessi Comitati dei villaggi berberi. Ai manifestanti è stato impedito di arrivare ad Algeri;

in nessun punto della Piattaforma dei Comitati della Cabilia si menziona una separazione dall'Algeria;

le rivendicazioni interessano tutto il popolo algerino: il rispetto delle libertà individuali e collettive, il riconoscimento della lingua e della cultura berbera —:

se non valutino di utilizzare tutti gli strumenti a loro disposizione per condannare la repressione del popolo della Cabilia;

se non ritengano di dover intervenire nell'ambito internazionale per chiedere all'Unione Europea di respingere ogni accordo con l'Algeria;

se non reputino opportuna una iniziativa dell'Italia per favorire una commissione d'inchiesta dell'ONU sui massacri in Algeria;

se non valutino di intraprendere una iniziativa diplomatica presso i paesi del bacino del Mediterraneo per favorire una reale alternativa democratica in Algeria. (4-00315)

RISPOSTA. — *I disordini in Cabilia, propagatisi anche ad altre aree del Paese, compresa la regione di Algeri, hanno riproposto all'attenzione internazionale il problema dei diritti delle popolazioni berbere e delle tensioni sociali esistenti in Algeria, suscitando interrogativi e preoccupazioni sulle condizioni di attuazione della legge sulla concordia nazionale fermamente voluta dal Presidente della Repubblica. Appare sempre più evidente che la dura repressione, attuata nei primi giorni dei moti, ha contribuito purtroppo al diffondersi del contagio, facilitando una saldatura fra i sentimenti di frustrazione da lungo tempo serpeggianti tra i berberi ed il malcontento sociale alimentato dalla perdurante crisi dell'occupazione che colpisce soprattutto le fasce più giovani della popolazione. Anche le conclusioni della Commissione d'inchiesta presieduta dal giurista Mohand Issad, su incarico del Presidente Bouteflika, confermano gli eccessi e la particolare durezza della Gendarmeria nel reprimere i disordini, mettendo altresì in evidenza come le cause profonde della protesta vadano ricercate nel disagio sociale e nel mai risolto problema dell'identità berbera.*

A questa prima fase di mera repressione della protesta popolare, è seguita, successivamente una fase di maggiore apertura culminata con le dichiarazioni, rese in occasione della festa nazionale del 5 luglio 2001 dal Presidente Bouteflika, secondo il quale è possibile anche una revisione della Costituzione che tenga conto delle richieste delle minoranze, purché queste non siano in contrasto con gli interessi del Paese. Sono dichiarazioni che, da un lato, denotano la consapevolezza di dover dare ormai una risposta politica alle rivendicazioni berbere e, dall'altro lato, indicano la preoccupazione di non minare in ogni caso l'unità del Paese, preoccupazione quest'ultima molto forte negli ambienti militari.

È quindi plausibile che l'attuale gruppo dirigente cerchi di contenere la protesta popolare accelerando, nei limiti del possibile, l'attuazione del programma di riforme ed, in particolare, il Piano quadriennale di sviluppo, attualmente allo studio, che, secondo Bouteflika, « contiene tutte le risposte alle richieste della popolazione ».

In effetti, gli innegabili progressi conseguiti sulla strada della riconciliazione nazionale non sono stati accompagnati, sinora, né da misure appropriate a favore della popolazione berbera, né da significativi passi avanti nell'attuazione delle riforme e della privatizzazione.

In questo contesto, per quanto concerne il ruolo dell'Italia, rimane prioritario, nonostante i ritardi e le evidenti difficoltà delle Autorità di Governo, assicurare il sostegno all'attuale compagine governativa e, in primo luogo, al Presidente Bouteflika, il quale non ha, nell'immediato, valide e credibili alternative.

Un'eventuale caduta di quest'ultimo non farebbe del resto venir meno quelle carenze nell'azione di Governo che appaiono riconducibili, più che alla persona del Presidente, alla situazione di paralisi determinatasi nell'ultimo decennio a causa del terrorismo islamico, nonché ai contrasti latenti tra le Forze armate e le forze politiche, alcune delle quali solo ora e con difficoltà cercano di sfruttare la situazione facendosi portavoce delle ragioni del malcontento popolare.

In effetti, il nostro Paese intrattiene da tempo un rapporto privilegiato con l'Algeria e, proprio in virtù di ciò, può adoperarsi, d'intesa con gli altri Paesi europei, per consolidare quelle prospettive di modernizzazione, sicurezza e concordia nazionale apertesesi con l'elezione di Bouteflika e sinora solo in parte realizzatesi.

La sfida cui la dirigenza di Algeri è chiamata a confrontarsi è infatti complessa ed è proprio sulla base di tale considerazione che appare opportuno confermare il sostegno dell'Italia e dell'Unione europea al disegno riformatore di Bouteflika. Significativo al riguardo è il ruolo che la Commissione e l'Italia stanno svolgendo in sede di negoziato dell'Accordo di associazione dell'Algeria all'Unione europea, a favore di

un riferimento esplicito al rispetto dei principi democratici e dei diritti fondamentali dell'uomo, che costituisca un elemento essenziale dell'accordo.

Si ricorda, in proposito, che, al termine della riunione di Goteborg del 15 giugno 2001, ossia all'indomani della manifestazione di Algeri che ha segnato il punto di crisi più acuta in questi ultimi mesi, i 15 Capi di governo dell'Unione europea hanno rivolto un appello a tutte le forze politiche algerine, sollecitandole ad intervenire rapidamente per mettere fine alla violenza e risolvere così una situazione che rischia di diventare sempre più pericolosa.

Durante il processo di democratizzazione in atto in Algeria, sarà quindi fondamentale che l'Italia, d'intesa con gli altri Paesi europei, continui ad operare nella duplice direzione di contribuire al rinsaldamento delle situazioni algerine e di orientare la modernizzazione del Paese affinché essa si realizzi non solo in campo economico, ma anche in campo politico-sociale, con la definitiva affermazione dei concetti di « libertà individuale » e, più in generale, di « Stato di diritto ».

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Alfredo Luigi Mantica.

MARRAS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le sistemazioni degli svincoli che immettono sulla strada statale 131 coincidono col verificarsi di numerosi incidenti;

l'arteria principale che unisce Cagliari, Oristano e Sassari è percorsa quotidianamente da migliaia di pendolari, molti dei quali si dirigono da Oristano verso i centri dell'agro di Terralba, Arborea e molti altri;

numerosi altri ancora muovono verso la provincia di Cagliari, in direzione di Guspini, Gonnosfanadiga, Villacidro e dintorni (e viceversa);

i lavori in corso subiscono, su più tratti, ulteriori gravi ritardi rispetto ai tempi previsti;

in uno dei casi specifici, vedasi Marrubiu (Oristano), ai ritardi sul termine dei lavori si somma la pessima visibilità e funzionalità stradali, sia in entrata sia in uscita;

la riapertura temporanea dello svincolo non ha diminuito ma al contrario accentuato i rischi per chi debba raggiungere dalla principale strada statale della regione il centro di Marrubiu, arrivando da Cagliari, o viceversa per chi, provenendo da Marrubiu, muova in direzione di Oristano;

è stata resa nota dagli organi di stampa la volontà di alcuni cittadini pendolari, che operano presso le scuole dell'obbligo di Terralba, di intervenire addirittura con un esposto-denuncia presso la procura della Repubblica —:

se non ritenga urgente intervenire affinché l'Azienda competente disciplini l'attraversamento della strada e l'immissione d'ingresso ed uscita dalle direttrici citate, migliorando la segnaletica e le condizioni di sicurezza specie riguardo le ore notturne. (4-00932)

RISPOSTA. — *Si comunicano le notizie fornite dall'Ente nazionale per le strade - Anas, interessato a riguardo.*

Sulla strada statale 131 « Carlo Felice » sono in corso lavori di ammodernamento e adeguamento della piattaforma stradale tra il km. 47+700 (Sardara) e il km. 79+500 (Marrubiu). Detti lavori interessano l'attuale sede stradale e, propedeuticamente all'adeguamento della piattaforma, vengono costruite strade di servizio complanari lungo le quali viene gradatamente convogliato il traffico a mezzo deviazioni provvisorie, regolarmente segnalate con la prescritta segnaletica di cantiere.

L'adeguamento di un'arteria in presenza di traffico comporta, ovviamente, inevitabili deviazioni e raccordi con l'apposizione della segnaletica di limite di velocità che obbliga

l'utenza ad un comportamento improntato all'indispensabile prudenza di guida.

In particolare, l'Anas informa che in corrispondenza dello svincolo per Marrubiu è stato previsto lo spostamento dello stesso svincolo rispetto alla posizione attuale, onde conseguire caratteristiche tecniche rispettose della vigente normativa con inevitabili interferenze con lo svincolo esistente che, allo stato dei lavori, non è utilizzabile.

La continuità del traffico è comunque garantita da uno svincolo a raso provvisorio ben segnalato.

Secondo il programma lavori, comunica l'Anas, il nuovo svincolo per Marrubiu sarà operativo entro la prima decade del mese di febbraio 2002.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

MASSIDDA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. — Per sapere — premesso che:*

durante le campagne antincendio nelle estati 1999 e 2000, sono stati utilizzati anche gli elicotteri pesanti MI 26 Komavitrans di fabbricazione russa capaci di caricare circa 20000 litri d'acqua in qualsiasi condizione meteomarina e in brevissimo tempo;

i mezzi suindicati vengono considerati, in tutto il mondo i più moderni ed efficienti nel settore raggiungendo, proprio per le loro caratteristiche, i risultati migliori;

la società proprietaria di tali mezzi è la Skytech, di diritto belga la quale ha lavorato in Italia, in seguito a regolare procedura d'appalto durante il suddetto periodo;

senza rispettare le procedure prescritte per l'assegnazione degli appalti relative ai servizi antincendio nonché, in sostanziale violazione dei principi di tutela dell'interesse pubblico al migliore e più efficiente svolgimento dei servizi stessi, è

stato unilateralmente assegnato ad altra impresa la fornitura del suddetto servizio antincendio;

tale altra impresa utilizza mezzi, gli Elitanker S 64, di gran lunga inferiori per ciò che attiene alla potenza, efficienza, affidabilità e capacità d'intervento, (infatti possono caricare soltanto circa 10000 litri d'acqua), ma molto più costosi rispetto agli MI 26;

il 18 luglio scorso, durante un operazione antincendio, ha improvvisamente perso quota e si è adagiato pesantemente —:

per quali ragioni si è ritenuto di dover conferire l'incarico, per l'estate corrente, senza le procedure appositamente prescritte dalla legge che avrebbero garantito, attraverso gare d'appalto, il concorso di più imprese e, quindi, la scelta di concorrenti più attrezzati ed affidabili assicurando così la migliore tutela dell'interesse pubblico;

quali iniziative intenda assumere con la dovuta urgenza per riparare agli effetti derivanti da eventuali violazioni. (4-00404)

RISPOSTA. — *La campagna antincendi boschivi 2001 ha visto schierata sul territorio nazionale una flotta aerea di Stato di 32 velivoli tra aerei ed elicotteri leggeri e pesanti coordinata dal Centro operativo aereo unificato della protezione civile nazionale. I mezzi sono stati schierati, in accordo con le regioni in prossimità delle zone a maggior rischio, con lo scopo di ridurre i tempi di intervento sull'incendio; coprendo, con ogni Canadair un raggio d'area di 150 Km e con ciascun elicottero un raggio di 100 Km.*

La flotta aerea della protezione civile nazionale, potenziata negli ultimi anni, è oggi costituita da 14 aerei anfibi Canadair CL 415 di ultima generazione (nel 1994 erano solo 4) da 4 elicotteri pesanti a noleggio (ELITANKER) di cui uno CH 54 che è la versione militare del gemello S64E già utilizzato con successo nelle campagne del 1999 e 2000. I mezzi gemelli (con un potenziale di carico di 9.000 litri di estin-

guente), impiegati negli Stati Uniti nella lotta agli incendi boschivi, hanno analoghe capacità, potenzialità e tipologia di impiego operativo. Nel corso di questa campagna antincendi, per la prima volta in Italia è stata prevista la possibilità di sperimentare l'impiego di 6 velivoli Air Tractor, aerei di medie dimensioni con capacità di 3.000 litri di estinguente (anch'essi a noleggio, con basso costo d'impiego rispetto ai Canadair). Questi, dislocati in Basilicata, hanno potuto operare in Puglia ed anche in Campania e Calabria.

La flotta di Stato comprende ancora 12 elicotteri, 5 messi a disposizione dalla Difesa, 3 dai Vigili del fuoco e 4 dal Corpo forestale dello Stato, mentre 47 elicotteri leggeri sono impiegati dalle regioni. Lo schieramento sul territorio dei velivoli antincendio di Stato per la campagna estiva antincendio è stato disposto d'intesa con le regioni.

Il Dipartimento della protezione civile, come già accennato, ha ritenuto necessario integrare, per il secondo anno consecutivo nel periodo tra il 19 e il 30 settembre 2001, la flotta aerea dello Stato, noleggiando aeromobili di grosse capacità, già sperimentati ed impiegati in precedenti campagne antincendio.

Considerazioni di carattere tecnico-operativo e tecnico-logistico hanno fatto preferire, nella campagna 2001, l'utilizzo dell'elicottero S64 di costruzione americana, rispetto all'Mi26T di produzione russa. Infatti se si confrontano le prestazioni dei velivoli utilizzati entrambi nelle campagne AIB degli anni 1999 e 2000, l'elicottero S64 ha dimostrato maggiori capacità di utilizzo e i due mezzi hanno evidenziato una produttività equivalente solo per la possibilità di lanciare, sull'incendio, la medesima quantità di acqua nella stessa unità di tempo.

Confrontando, così, le prestazioni dei due elicotteri si è evidenziato che l'S64, rispetto al Mi26T, possiede:

maggior flessibilità di impiego, potendosi rifornire da una qualsiasi fonte idrica senza alcuna limitazione;

maggior capacità di operare, potendosi alzare con breve preavviso e da qualsiasi sede;

maggior precisione e velocità nei lanci, con un minor costo per un litro di acqua lanciato.

Per tutti questi motivi l'elicottero S64 ha effettuato un 25 per cento di missioni giornaliere in più dell'altro velivolo, mentre l'elicottero Mi26T, ha incontrato numerose difficoltà ad operare nelle basi di schieramento. Le notevoli dimensioni possedute dal velivolo, necessitando di ampi spazi di manovra, ostacolano le operazioni di rifornimento di carburante e di spostamento in breve tempo.

Oltre alle considerazioni di carattere operativo si aggiunge un altro elemento determinante nella scelta del velivolo che è la facilità con cui l'S64 ha ottenuto, da parte dell'Ente nazionale aviazione civile, le autorizzazioni necessarie per operare in Italia, rispetto alle difficoltà incontrate dall'altro velivolo tanto che lo stesso ha iniziato l'attività con 17 giorni di ritardo, creando grandi ostacoli all'operatività.

Per l'acquisizione del servizio è stata utilizzata la procedura amministrativa prevista dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157 ricorrendo le condizioni descritte nell'articolo 7, comma 2, lettera b), relative agli appalti che possono essere aggiudicati a trattativa privata, senza preliminarizzare pubblicazione di un bando di gara.

Gli elementi tecnici di confronto forniti dalla descrizione precedente evidenziano i parametri utilizzati per la scelta del velivolo.

Altro problema, e del tutto indipendente da una errata scelta, è costituito dall'incidente occorso, il 18 luglio 2001, all'elicottero CH54. Si precisa, in proposito, che l'elicottero costituisce la versione militare dell'S64 e che dal 19 giugno al 18 luglio 2001, data in cui il velivolo ha avuto l'incidente, ha effettuato 30 voli per circa 48 ore di volo e 366 lanci; senza peraltro che il Centro operativo aereo unificato abbia mai ricevuto segnalazioni di inefficienza da parte del Corpo forestale regionale della Sardegna.

A seguito dell'incidente, l'elicottero in questione è stato sostituito con un elicottero S64, che ha operato dal 3 agosto 2001 sulla base di Alà dei Sardi.

Si rende necessario, infine, sottolineare che il Dipartimento della protezione civile ha deciso di sperimentare il CH54 nella campagna estiva antincendio 2001, per valutarne le capacità, in modo quindi da avere per le prossime campagne un maggiore numero di società in grado di svolgere il servizio.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Maurizio Balocchi.

MAZZONI e COZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

con decreto-legge 23 gennaio 2001, n. 5 sono state adottate dal precedente Governo « Disposizioni urgenti per il differimento di termini in materia di trasmissioni radiotelevisive analogiche e digitali, nonché per il risanamento di impianti radiotelevisivi »;

con legge 20 marzo 2001, n. 66 « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 gennaio 2001, n. 5, recante disposizioni urgenti per il differimento di termini in materia di trasmissioni radiotelevisive analogiche e digitali, nonché per il risanamento di impianti radiotelevisivi », è stato modificato il testo del decreto-legge in questione inserendovi l'articolo 2-bis che detta: « La prosecuzione nell'esercizio da parte dei soggetti di cui al comma 2 è subordinata alla verifica del possesso dei seguenti requisiti alla data del 30 settembre 2001: a) se emittente di radiodiffusione sonora in ambito locale a carattere commerciale, la natura giuridica di società di persone o di capitali o di società cooperativa che impieghi almeno due dipendenti in regola con le vigenti disposizioni in materia previdenziale... »;

con regolamento emanato dal Ministero delle comunicazioni in data 1° luglio

2001 sono state stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni recate dalla legge citata;

tale provvedimento è, a giudizio degli interroganti, lesivo dell'articolo 4 della Costituzione perché condiziona la possibilità del singolo di espletare la propria attività lavorativa nel settore delle radio-comunicazioni, dell'articolo 35 del medesimo testo costituzionale perché non incoraggia il lavoro del cittadino quale piccolo imprenditore di emittente radiofonica privata, dell'articolo 41 della Costituzione poiché limita l'iniziativa economica privata;

in applicazione del regolamento e della legge in questione, migliaia di emittenti locali, gestite personalmente dal titolare della concessione, dovranno chiudere od essere cedute ad altri soggetti; quanto poi alle società legittimate alla concessione, esse dovranno assumere un minimo di due dipendenti, con un onere economico difficilmente sostenibile, dal momento che i guadagni medi delle piccole imprese del settore sono inferiori al costo annuo di un solo dipendente e che, comunque, tutte le radio sono già da tempo organizzate con impianti computerizzati che prevedono la gestione con un solo operatore, impianti che diverrebbero dunque inutilizzabili;

il danno alle piccole radio si tramuterebbe in danno alle comunità in cui operano per la funzione di utilità culturale e sociale che queste rivestono —:

se il Governo non ritenga di assumere le opportune iniziative anche di carattere normativo al fine di prorogare il termine di cui all'articolo 2-bis della legge n. 66 del 2001 e, nel frattempo, di individuare strumenti e procedure atte a tutelare maggiormente la realtà delle piccole emittenti ed i diritti dei soggetti che le gestiscono. (4-00827)

RISPOSTA. — *Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si significa che la legge 20 marzo 2001, n. 66 di*

conversione del decreto-legge 20 marzo 2001, n. 5 recante « disposizioni urgenti per il differimento di termini in materia di trasmissioni radiotelevisive analogiche e digitali, nonché per il risanamento di impianti televisivi » ha previsto, all'articolo 1, comma 2, la prosecuzione dell'attività di radiodiffusione sonora privata da parte dei soggetti legittimamente operanti fino all'adozione del piano nazionale di assegnazione delle frequenze per radiodiffusione sonora in tecnica analogica da parte dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

La prosecuzione dell'esercizio dell'attività di radiodiffusione sonora privata da parte delle emittenti locali a carattere commerciale, tuttavia, è stata subordinata al possesso, alla data del 30 settembre 2001, del requisito riguardante l'impiego di almeno due dipendenti in regola con la normativa in materia previdenziale; la medesima legge stabilisce altresì (articolo 1, comma 2-bis, lettera a) che i titolari delle predette emittenti devono essere costituiti in società di capitali o di persone o in società cooperative.

L'indicazione di almeno due dipendenti da parte delle imprese radiofoniche commerciali appare un requisito di carattere minimo per imprese che, per il servizio svolto, non possono non impiegare dipendenti, tenuto anche conto degli obblighi di informazione che su di esse gravano.

Tali disposizioni sono state accolte con favore dalle associazioni delle emittenti più rappresentative che hanno visto nelle suddette norme una razionalizzazione del settore ed una garanzia sotto il profilo dell'occupazione, mentre da parte delle associazioni delle emittenti minori, costituite sotto forma di ditte individuali — e tra queste l'associazione Conna — vi è stata una serie di proteste e, da parte della menzionata associazione, anche il ricorso al Tar del Lazio.

In merito al suddetto gravame si significa che il giudice adito ha rigettato la richiesta di sospensione del provvedimento

impugnato nell'udienza del 27 settembre 2001.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

MESSA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. — Per sapere — premesso che:

il comune di Guidonia Montecelio è interessato, ultimamente, da fenomeni acustici e sismici che hanno determinato una certa preoccupazione tra i cittadini;

per una maggiore comprensione dell'attività microsismica si rende necessario lo stanziamento di appropriate risorse economiche;

gli esperti hanno precisato la necessità di svolgere studi di dettaglio per una migliore conoscenza dei meccanismi che l'hanno generata;

andrebbe installata un'ideale rete microsismica di elevato livello tecnologico —:

se non ritengano opportuno procedere allo stanziamento, a favore del comune di Guidonia Montecelio, di adeguati finanziamenti finalizzati ad incrementare il monitoraggio degli eventi in questione ed a migliorare il livello tecnologico della strumentazione necessaria allo svolgimento dello stesso. (4-00376)

RISPOSTA. — Negli ultimi mesi il territorio di Guidonia-Montecelio, località Pantano, è interessato da fenomeni acustici e sismici (boati e vibrazioni) legati a microterremoti molto superficiali.

A seguito della prima emergenza, il Dipartimento della protezione civile ha convocato, il 25 giugno 2001, una riunione alla quale hanno partecipato i ricercatori del Dipartimento di scienze geologiche dell'Università degli studi « Roma Tre » e dell'Istituto nazionale di Geofisica e vulcanologia, oltre ai rappresentanti della regione Lazio, del comune di Guidonia-Montecelio e della Associazione volontari valle Aniene associati. Nel corso della riunione sono stati definiti gli interventi urgenti da operare

nell'area interessata dal fenomeno ed è stata stabilita la presentazione dei programmi e dei conseguenti piani di spesa. Il Dipartimento della protezione civile, d'intesa con la regione Lazio, si è impegnato a stilare un accordo sulle modalità di finanziamento.

Per quanto concerne il quesito posto dall'interrogante in merito allo stanziamento di risorse per finanziare studi di dettaglio delle cause e per incrementare il monitoraggio dei terremoti, dei livelli delle acque sotterranee e delle loro caratteristiche chimico-fisiche, si evidenzia che gli studi sono già stati intrapresi ed è stata programmata la perforazione di un sondaggio geognostico ai fini della determinazione di dettaglio delle caratteristiche geologiche-tecniche dei terreni nei primi 100 metri di profondità.

Il Dipartimento della protezione civile, nel corso di questi mesi, ha tenuto contatti serrati sia con il mondo scientifico, che con l'amministrazione comunale allo scopo di seguire l'evoluzione del fenomeno, che ad oggi non riveste carattere di particolare pericolosità.

L'ultimo contatto in ordine di tempo risale al 7 novembre 2001, quando il Dipartimento della protezione civile ha indetto una riunione con lo scopo di procedere ad una valutazione tecnico-scientifica, e di definire gli aspetti economico-finanziari relativi agli interventi programmati e in atto.

In quella sede la regione Lazio ha reso noto che, a seguito di una accurata indagine, può essere considerata superata la fase acuta di rischio di fenomeni di sprofondamento per l'area interessata.

Il fenomeno sarà comunque tenuto sotto controllo attraverso monitoraggi continui e studi mirati a definire lo scenario dell'area in questione. Inoltre la regione Lazio, in considerazione del fatto che il fenomeno è costituito da eventi puntuali e circoscritti, provvederà in rispetto della normativa vigente, a coordinare gli interventi delle varie amministrazioni interessate e della comunità scientifica per la definizione di un piano operativo tecnico-scientifico che includa la previsione e la prevenzione dei rischi presenti nell'area.

La stessa regione attiverà, infine, le procedure, d'intesa con il Dipartimento della protezione civile, per poter far ricorso all'utilizzo delle risorse finanziarie previste dall'articolo 138 della legge finanziaria 2001, sia per la copertura degli interventi già in atto, sia per gli eventuali ulteriori interventi che dovessero rendersi necessari per il proseguimento del monitoraggio del fenomeno e, comunque, per la tutela della popolazione e dei beni.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Maurizio Balocchi.

MOLINARI. — *Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:*

ai sensi dell'articolo 1 del legge 250 del 31 luglio 2001 un ufficiale di polizia di Stato, dei carabinieri, della guardia di finanza con una anzianità di servizio compresa tra i 13 e i 23 anni riceverà uno stipendio da I dirigente equivalente ad un colonnello delle forze armate e da dirigente superiore;

gli ufficiali provenienti dai ruoli inferiori delle forze armate, esercito, marina militare e aeronautica militare per ottenere il medesimo beneficio devono aver prestato tra i 13 e i 23 anni di servizio dalla nomina a ufficiale;

in tal modo si verifica che un capitano di polizia, con 13 anni di servizio, percepisce lo stipendio da colonnello, mentre un capitano proveniente dai sottufficiali delle forze armate con meno di 13 anni dalla nomina a ufficiale e 40 anni di servizio rimane inquadrato all'VIII livello retributivo pur svolgendo le medesime funzioni —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per eliminare tale disparità di trattamento introducendo un principio di equità ai sensi dell'articolo 32 del decreto legislativo n. 298 del 5 ottobre 2000.

(4-00684)

RISPOSTA. — *Per una migliore comprensione delle questioni rappresentate con l'in-*

terrogazione, circa le presunte disparità di trattamento economico tra il personale delle Forze armate e quello della Polizia di Stato, è opportuno, in premessa, accennare brevemente all'istituto della « omogeneizzazione stipendiale » ed alla normativa di riferimento.

Tale istituto trae origine dalla legge 1° aprile 1981, n. 121 che ha introdotto la « carriera amministrativa », prevedendo per i funzionari del ruolo dei Commissari ed equiparati della Polizia di Stato, previa maturazione di un determinato periodo di servizio (nella specie 15 e 25 anni), l'attribuzione del trattamento economico spettante rispettivamente ai dirigenti e ai dirigenti superiori.

Tale beneficio, successivamente, è stato esteso anche agli ufficiali delle Forze armate attraverso una serie di disposizioni normative (legge n. 231 del 1990 e decreto legislativo n. 490 del 1997) finalizzate ad avviare un processo di tendenziale allineamento agli omologhi istituti stipendiali previsti per i parigrado delle Forze di Polizia.

Ciò che è importante sottolineare in questa sede, anche ai fini della risposta ai quesiti sollevati nell'interrogazione, è che tutti gli interventi normativi che hanno nel tempo integrato gli specifici istituti stipendiali con l'aggancio ai trattamenti economici delle qualifiche dirigenziali, hanno inteso compensare non il servizio comunque prestato, ma solo quello svolto per un determinato periodo nei ruoli pre-dirigenziali (attualmente tale limite è stabilito in 13 e 23 anni).

È possibile, pertanto, affermare che ai fini dell'accesso al trattamento dirigenziale in tutto il comparto sicurezza, non vengono valutati né i periodi di servizio pre-ruolo (nel ruolo dei sottufficiali) né il servizio svolto in ruoli diversi da quelli direttivi né, tantomeno, l'eventuale periodo di studi accademici.

La tendenza legislativa illustrata è confermata anche dal recente decreto-legge 3 maggio 2001, n. 157 recante disposizioni urgenti in tema di trattamenti economici dei funzionari e degli ufficiali delle Forze di Polizia e delle Forze armate, convertito in legge 3 luglio 2001, n. 250, posto che la

ratio delle disposizioni non è quella di attribuire un beneficio a chi ha comunque prestato un generico servizio, bensì quella di assicurare una certa omogeneità di trattamento economico, dopo un determinato numero di anni svolto nei corrispondenti ruoli degli ufficiali o dei funzionari, confermando così un assetto già consolidatosi nel tempo.

In tale quadro, nel computo dell'anzianità utile ai fini dell'attribuzione dei trattamenti economici superiori deve essere valutato il solo servizio prestato nei ruoli pre-dirigenziali, con assoluta esclusione di ogni periodo svolto in ruoli diversi da quello.

Peraltro, la cennata interpretazione delle norme in materia di trattamento economico consente di ravvisare una posizione diversa per tutti quelli provenienti da carriere inferiori che, essendo immessi nel ruolo ufficiali in età meno giovane, non hanno ancora maturato il requisito temporale stabilito dalla legge e quindi, per tale motivo, sono destinatari di altri peculiari istituti giuridici (per esempio l'assegno funzionale), all'uopo stabiliti dal legislatore, che servono a remunerare il servizio militare complessivo.

Alla luce delle suesposte considerazioni e confortati dalla tendenza legislativa avutasi negli ultimi anni sulla specifica materia, non pare sussistano i paventati profili di disparità evidenziati nell'interrogazione in argomento.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.

NARO, GAZZARA, D'ALIA e GIUSEPPE DRAGO. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

nell'anno 1992, da parte della procura di Roma è stata aperta un'inchiesta sulle assunzioni di presunti falsi invalidi da parte del Ministero delle poste e telecomunicazioni;

in seguito a detta inchiesta, il Ministro delle poste e telecomunicazioni del-

l'epoca, ha disposto un'indagine interna che ha portato tutti gli assunti nell'anno 1991-1992 ad essere sottoposti a visita di controllo medico-legale da parte di un'*equipe* di medici della commissione medica superiore dell'invalidità civile e delle pensioni di guerra del Ministero del tesoro;

le risultanze delle verifiche pare abbiano portato all'archiviazione dell'inchiesta da parte della procura di Roma;

successivamente altre procure, alle quali in precedenza erano stati trasmessi gli atti per competenza, hanno portato avanti tronconi d'inchiesta, ed i procedimenti sono a tutt'oggi in corso;

i pubblici ministeri hanno, infatti, incaricato consulenti medico-legali i quali hanno risottoposto — per l'ennesima volta — a visita medica i dipendenti postali, facendo effettuare loro ulteriori esami ed accertamenti clinici;

le consulenze, sembra che abbiano confermato, ancora una volta lo stato di invalidità di gran parte degli indagati, per gli altri, invece, (pochi per la verità) i consulenti medici dei pubblici ministeri avrebbero riscontrato delle discordanze tra il grado di invalidità che aveva dato loro il diritto all'iscrizione nelle liste delle categorie protette e quanto da loro accertato;

si tratta di soggetti che, dopo essere stati riconosciuti invalidi da parte di un'apposita Commissione medica, conseguono il diritto all'iscrizione negli elenchi delle categorie protette, (Uplmo) e a distanza di tempo, utilizzano tale *status* per l'esercizio del loro diritto al lavoro, e ancora prima di essere assunti, sono sottoposti nuovamente a visita medico-legale presso la commissione dell'ospedale militare che ha confermato in prima istanza il loro *status* di invalidi;

la valutazione dei consulenti dei pubblici ministeri è solo una valutazione di parte, mancando ancora le contro perizie

degli indagati che potrebbero non confermare quanto accertato dai periti dei pubblici ministeri;

la Poste italiane Spa, in attesa della definizione delle inchieste penali, in questi ultimi mesi, ha mostrato di ritenere i fatti addebitati agli indagati come « reati commessi » e conferisce agli stessi una pretesa rilevanza nel rapporto di lavoro;

su questo presupposto, ha formulato a centinaia di dipendenti formale contestazione di addebito, facendo riferimento agli articoli 51, 52, 54 del Ccnl, nella parte in cui si applica la sanzione disciplinare del licenziamento senza preavviso quando si è accertato che l'impiego fu conseguito mediante produzione di documenti falsi o comunque con mezzi fraudolenti;

le controdeduzioni dei dipendenti, i quali per lo più chiariscono che gli eventi per i quali pende il procedimento penale non hanno alcun nesso — autonomo e diverso da quello che potrebbe ipoteticamente derivare dal giudizio penale — con il codice disciplinare, in quanto non attinenti alle modalità di intrattenimento del rapporto di lavoro nè a quello dello svolgimento delle mansioni d'ufficio, inspiegabilmente non hanno trovato accoglimento da parte della Poste italiane Spa, che ha disposto i licenziamenti in tronco;

la decisione della società datore di lavoro di applicare la sanzione disciplinare del licenziamento in tronco sulla scorta di comportamenti contestati ed ancora *sub iudice* appare quanto meno intempestiva, dato che altri enti presso i quali il personale già dipendente dalle Poste era stato trasferito per mobilità, non hanno applicato le stesse sanzioni;

è convinzione generale che la Poste italiane Spa, subentrando all'ente pubblico, nell'ambito della riorganizzazione dell'ente, anche in considerazione del presunto esubero di personale abbia deciso di scegliere questa soluzione alternativa, cominciando dai dipendenti che dovrebbero essere maggiormente tutelati;

i suddetti lavoratori, dopo oltre un decennio di stabile lavoro, sono oggi costretti ad impugnare il licenziamento ricorrendo al giudice del lavoro, per la salvaguardia del proprio posto di lavoro, a subire le umiliazioni delle continue visite medico-legali, a sborsare ingenti somme di denaro per il pagamento di *ticket* sanitari e per il pagamento degli onorari delle cause, alla violazione della *privacy* per essere oggetto di cronaca nei giornali nazionali e locali;

in uno Stato democratico è doveroso che la giustizia faccia il suo corso e che siano accertati i fatti, ma non è giusto che centinaia di lavoratori dipendenti — assunti dal Ministero delle poste — possano essere licenziati dall'ente privato subentrante prima di esser dichiarati colpevoli con sentenza passata in giudicato —:

se ed in che modo il ministro intenda intervenire affinché sono chiarite le motivazioni dei comportamenti persecutori nei confronti dei dipendenti in questione;

se non ritenga di astenersi da siffatte procedure, anche tenendo conto delle numerose sentenze del giudice del lavoro che hanno disposto la sospensione dei licenziamenti intimati. (4-00491)

RISPOSTA. — *Al riguardo si ritiene necessario significare che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato per la parte riguardante la gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.*

Ciò premesso si fa presente che Poste Italiane spa — interessata in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame — ha riferito che l'inchiesta relativa alle assunzioni dei « falsi invalidi » prese l'avvio da articoli apparsi sulla stampa nell'anno 1994, a seguito dei quali il sostituto procuratore presso il Tribunale di Roma aprì un'inchiesta penale incaricando l'Ispettore capo dell'allora Amministrazione postale di condurre accertamenti sulle assunzioni effettuate in base alla legge

2 aprile 1968, n. 482 recante « Disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private » tra il maggio 1990 ed il dicembre 1993.

Nel 1996 la procura della Repubblica presso il Tribunale di Avellino rese noto all'ente Poste Italiane di aver emesso un decreto di rinvio a giudizio a carico di alcuni dipendenti, accusati di essersi « procurati l'ingiusto vantaggio dell'inserimento nella categoria protetta degli invalidi civili con diritto all'assunzione ».

L'inchiesta, come noto, portò alla luce un fenomeno dalle dimensioni molto vaste e determinò l'avvio, da parte delle diverse Procure interessate, dei relativi procedimenti.

Le Poste, dal canto loro, seguirono due distinti orientamenti:

1. riconoscere al personale rinviato a giudizio un assegno alimentare pari al 50 per cento della retribuzione percepita, collocandolo o mantenendolo nello stato di « sospensione cautelare », senza che fornisca cioè alcun tipo di prestazione lavorativa;

2. reintegrare in servizio i dipendenti prosciolti o condannati con patteggiamento della pena, applicando però, nei confronti di questi ultimi, la sanzione disciplinare della sospensione per 10 giorni dal servizio e dalla retribuzione.

Tale linea di condotta, ha proseguito la società, perdurò fino alla metà del 1999; successivamente l'azienda ritenne di riconsiderare l'intera questione, sembrando che vi fosse una sproporzione fra i comportamenti tenuti dai dipendenti in parola, rilevanti anche sotto il profilo penale, e le sanzioni amministrative fino ad allora comminate. Stabili, quindi, di applicare la sanzione disciplinare fino al licenziamento senza preavviso, nei casi in cui risultasse accertato che « l'impiego era stato conseguito mediante la produzione di documenti falsi o viziati da invalidità non sanabile e comunque con mezzi fraudolenti ».

La società ha precisato che, tenuto conto anche degli orientamenti delle Pubbliche amministrazioni, in particolare di quelle

presso le quali erano stati comandati, distaccati o comunque prestavano servizio i dipendenti postali compresi tra i « falsi invalidi », la decisione fu adottata sulla base del codice disciplinare dettato dall'articolo 34 del Ccnl del 26 novembre 1994 ed a seguito dell'acquisizione dei risultati delle perizie mediche svolte dal Ctu (Consulente tecnico d'ufficio) su richiesta del Giudice e da quest'ultimo ritenute penalmente rilevanti, tanto da determinare il rinvio a giudizio degli interessati.

Nel contempo Poste Italiane decise anche di riammettere i circa 400 dipendenti sottoposti alla « sospensione cautelare » per recuperare le prestazioni, avviando però, nei confronti di quelli fra essi che fossero risultati rinviati a giudizio dal Gip o condannati, anche con patteggiamento, una procedura disciplinare che, di regola, avrebbe portato alla risoluzione del rapporto di lavoro.

Dal novembre 1999 a tutt'oggi, ha concluso Poste Italiane spa l'applicazione dei criteri precedentemente illustrati ha portato alla risoluzione solo di 33 rapporti di lavoro, numero che si presenta molto contenuto, a fronte delle citate dimensioni del fenomeno.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

NESPOLI. — Al Ministro delle comunicazioni, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il ministero dell'economia e delle finanze ha conferito a Poste Italiane Spa l'incarico di effettuare la prima distribuzione di monete metalliche in Euro ai 26.000 sportelli bancari ed ai 14.000 uffici postali;

le monete metalliche da distribuire dovranno essere assemblate in cosiddette « unità di distribuzione » di tre tipologie, rispettivamente contraddistinte dalle lettere A, B e C;

ogni unità « A » avrà un peso di circa kg. 80 ed un controvalore di 5.071 Euro, ogni unità « B » avrà un peso di circa kg.

70 ed un controvalore di 3.873 Euro e ogni unità « C » avrà un peso di circa kg. 160 ed un controvalore di 11.479 Euro;

ogni singolo sportello bancario dovrà ricevere almeno un tipo di ogni unità di distribuzione, per un peso complessivo di circa kg. 310 per ogni consegna;

in totale dovranno essere consegnate oltre 130.000 unità di distribuzione, per un peso totale di oltre 17.000 tonnellate —:

se corrisponda al vero che Poste Italiane non useranno propri mezzi e personale per la distribuzione delle monete metalliche Euro;

Poste Italiane Spa ha recentemente interessato per l'organizzazione del servizio di trasporto valori la società Securipost Spa, partecipata al cento per cento da Poste Italiane Spa;

la Securipost Spa sta definendo accordi con istituti di vigilanza per affidare loro a trattativa privata gran parte, se non addirittura la totalità, dei trasporti;

se non ritengano infine il ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro delle comunicazioni che un tale delicato servizio debba essere affidato non sulla base di una trattativa privata, bensì attraverso gare d'appalto comunitarie. (4-00375)

RISPOSTA. — Al riguardo si fa presente che con convenzione stipulata il 31 luglio 2001 è stato affidato alla società Poste italiane l'incarico di effettuare la distribuzione delle monete euro di prima immisione su tutto il territorio nazionale.

Come previsto dalla convenzione stessa (articolo 13, punto 1), la società Poste poteva eseguire direttamente, ovvero affidare ad idonee imprese in possesso dei requisiti richiesti e nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 18 della legge n. 55 del 1990, l'esecuzione delle attività e degli interventi oggetto della convenzione.

Il processo di distribuzione in parola, che riguarda oltre 8 miliardi di pezzi metallici per volumi complessivi anche superiori a quelli indicati dall'interrogante nell'atto parlamentare cui si risponde, ha

determinato un impegno gravoso sia organizzativo sia logistico per la società Poste, che ha predisposto un piano operativo ad hoc, la creazione di magazzini blindati regionali e provinciali per lo stoccaggio delle monete prima della distribuzione agli utenti finali (banche, uffici postali, grande distribuzione) con la relativa vigilanza armata, l'approntamento di una rete di trasporto integrata (treni, autoarticolati blindati, operatori locali di trasporto valori), la previsione di procedure amministrative ed operative nuove con sistema di tracciamento elettronico.

Ai sensi della predetta legge n. 55 del 1990 la società Poste ha elencato le attività che intendeva dare in subappalto e cioè:

i trasporti regionali: dai magazzini centrali dell'Istituto poligrafico zecca dello Stato ai magazzini regionali delle Poste Italiane;

lo stoccaggio ed il trasporto sul canale bancario dal livello provinciale ai destinatari finali;

la vigilanza dei depositi regionali e provinciali di Poste Italiane;

lo sviluppo e l'implementazione dei sistemi informativi dedicati.

Sotto il profilo organizzativo corrisponde al vero quanto affermato dall'interrogante, nell'atto parlamentare in esame secondo cui la società Poste « non userà mezzi e personale propri per l'attività di trasporto delle monete metalliche euro ».

In proposito si rammenta che già da tempo la predetta società non esercita più in proprio l'attività di trasporto dei valori in base ad una scelta gestionale che trova giustificazione negli elevati livelli di rischio connessi a tale attività non più fronteggiabili, come in passato, con l'ausilio delle forze dell'ordine che hanno manifestato la loro indisponibilità a fornire scorte per i trasporti.

Nel più ampio contesto della riorganizzazione dei propri servizi, pertanto, la società Poste ha ritenuto di avvalersi — considerata anche la mancanza di specifiche specializzazioni interne — di società dotate

della necessaria competenza e di comprovate esperienze nel trasporto di valori.

Di conseguenza anche per il trasporto delle monete metalliche in euro, la società Poste ha previsto la possibilità di utilizzare operatori del settore attivi a livello locale, scelti fra coloro che già fornivano tale servizio (trasporto valori) oltre che alla società Poste anche ad istituti bancari e privati interessati in vario modo al servizio in parola.

Poiché, al riguardo esiste un evidente problema di valutazione e di selezione delle società da incaricare, Poste Italiane si è avvalsa della società Securipost — partecipata al 100 per cento ed autorizzata dal Ministero dell'interno — non per organizzare e gestire il trasporto delle monete in euro, ma come consulente, stante la sua consolidata esperienza nel settore, con il compito di coadiuvare Poste italiane nella valutazione del possesso dei requisiti oggettivi e soggettivi da parte delle imprese di trasporto cui affidare il servizio in questione.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

NESPOLI, GAMBA, TAGLIALATELA, CIRIELLI e CORONELLA. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la stampa nazionale e locale ha riportato il caso del sindaco di Barano d'Ischia, Giuseppe Gaudio, divenuto incompatibile con la carica ricoperta ai sensi dell'articolo 63, n. 4, del decreto legislativo 267 del 2000, in quanto imputato di falso ideologico e di abuso di potere per la vicenda della cosiddetta « passeggiata dei Maronti », il nastro di cemento armato, ancora incompleto, realizzato sulla spiaggia dei Maronti. Infatti, il procuratore della Repubblica ha nominato un curatore speciale che si è costituito parte civile nel processo a carico del sindaco imputato per i reati di cui agli articoli 323 e 479 codice penale, ed ha chiesto un risarcimento di danni per un miliardo di lire. Risultano imputati, oltre al sindaco, anche il vice-sindaco Paolino Buono e l'assessore Fran-

cesco Rispoli, nonché l'allora dirigente dell'ufficio tecnico Luigi Castagna;

il giudice della udienza preliminare dottor Ceppaluni del tribunale di Napoli, all'udienza del 22 giugno 2001 ha ammesso la costituzione di parte civile e, quindi, si è radicata la lite civile fra il sindaco, il vice-sindaco e l'assessore ed il comune, che intende da loro conseguire il risarcimento del danno. Tale situazione comporta la incompatibilità con la carica e la decadenza. Infatti, l'articolo 68 del decreto legislativo prevede che l'insorgere della incompatibilità determina l'obbligo della «cessazione delle funzioni entro dieci giorni dalla data in cui è venuta a concretizzarsi la causa di ineleggibilità o di incompatibilità»;

la ulteriore permanenza in carica di tale sindaco e della sua giunta potrà rilevarsi di danno e pregiudizio ulteriore per l'interesse pubblico —:

se intenda promuovere il procedimento di destituzione del predetto sindaco al fine di garantire a quel comune condizioni di trasparenza, obiettività e legalità nella conduzione della cosa pubblica.

(4-00398)

RISPOSTA. — *La situazione amministrativa del comune di Barano d'Ischia è attentamente seguita da questo ministero, anche per le vicende processuali-penali che hanno coinvolto il sindaco, alcuni amministratori nonché l'allora dirigente dell'ufficio tecnico.*

Da notizie acquisite risulta che il sindaco del predetto comune Giuseppe Gaudioso, il vice sindaco Paolino Buono, l'architetto Giuseppe Mattereda e l'assessore Francesco Rispoli sono imputati di abuso d'ufficio e falso ideologico in concorso per aver attestato falsamente la conformità al piano regolatore generale ed al piano paesaggistico del progetto della «Passeggiata dei Maronti», ottenendo l'approvazione della delibera di giunta municipale n. 534 datata 17 dicembre 1998, con la quale si richiedeva un finanziamento di 690 milioni di lire per il completamento dell'opera.

Lo stesso sindaco ed il capo ufficio tecnico sono imputati di falso ideologico in concorso per aver attestato falsamente che vi erano tutte le autorizzazioni necessarie per il prosieguo dei lavori.

Le parti offese sono il comune di Barano d'Ischia, nella persona del curatore speciale Giuseppe Romeo — costituitosi parte civile nei confronti di tutti gli imputati il 22 giugno 2001 — e «Federnatura», l'associazione ambientalista denunciante.

Risulta inoltre che in data 9 agosto 2001 la giunta municipale, riunitasi per esaminare specifica richiesta avanzata da sindaco e vice sindaco, ha determinato l'ammontare del danno risarcibile derivato al comune in dieci milioni di lire e ha stabilito che, all'atto del pagamento, si riterrà revocata la costituzione di parte civile limitatamente a Giuseppe Gaudioso e Paolino Buono, unici tenuti al risarcimento.

In ordine ai fatti sopradescritti, non sembrano al momento concretizzarsi gli estremi per alcun intervento da parte di questa Amministrazione.

L'articolo 142 del testo unico sull'ordinamento degli enti locali prevede infatti che i provvedimenti di scioglimento dei consigli comunali possano essere adottati solo quando gli amministratori locali «compiano atti contrari alla Costituzione o per gravi e persistenti violazioni di legge o per gravi motivi di ordine pubblico», presupposti che non sembrano sussistere nel caso in esame.

È invece effettivamente configurabile la denunciata ipotesi di incompatibilità con la carica di sindaco prevista dall'articolo 63, comma 1, numero 4, del citato testo unico (incompatibilità dell'amministratore che ha lite pendente, in quanto parte di un procedimento civile od amministrativo, con il comune).

Tuttavia, tale condizione di incompatibilità verrà a cadere allorché il procuratore speciale predetto provvederà a revocare, ai sensi dell'articolo 82 del codice di procedura penale, la costituzione di parte civile, a seguito del pagamento, da parte del sindaco e del vice sindaco, del risarcimento del danno arrecato al comune, già quantificato dalla giunta in dieci milioni di lire.

A tale proposito risulta che il sindaco e il vice sindaco di Barano d'Ischia, hanno effettuato il pagamento della somma di lire 5.000.000 (cinquemilioni) ciascuno presso la tesoreria comunale — Banca Monte dei Paschi di Siena spa — Agenzia di Barano, per cui nei loro confronti viene revocata la costituzione di parte civile del Comune nel procedimento giudiziario in corso.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

NUVOLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

dal 31 gennaio 2001 il sindaco e l'amministrazione comunale di Illorai disattendono una sentenza del Consiglio di Stato (sentenza 31 gennaio 2001, n. 354) che annulla una delibera del consiglio comunale di quel centro con la quale, nell'elezione del rappresentante della comunità montana del Goceano, la maggioranza, con fare antidemocratico, aveva inquinato la volontà della minoranza mischiando i suoi voti a quelli di quest'ultima in palese violazione dello spirito della legge;

ancora, quindi a distanza di ben otto mesi, il sindaco e la maggioranza del comune di Illorai non hanno ritenuto di consentire ricorrendo a giudizio dell'interrogante a strumentali rinvii l'elezione del nuovo rappresentante della minoranza di Illorai in seno alla comunità montana del Goceano rispetto alla quale c'è il forte sospetto che i suoi atti (nel silenzio del presidente della stessa comunità montana) possano essere invalidati in quanto sta operando con 26 piuttosto che con 27 componenti, come previsto dalla legge istitutiva, con grave danno del pubblico interesse —:

se il Governo non intenda attivare, stante la presenza di gravi e persistenti violazioni di legge, la procedura di scioglimento del consiglio comunale di Illorai;

ripristinare in tal modo la violata legalità e tutelare quindi anche nelle zone

interne della Sardegna i cittadini onesti da comportamenti istituzionali a giudizio dell'interrogante inaccettabili. (4-00732)

RISPOSTA. — *Si fa riferimento alla situazione verificatasi nel comune di Illorai (Sassari), a causa della mancata nomina del rappresentante di minoranza di quel comune, in seno alla comunità montana del Goceano.*

In particolare, a seguito di pronuncia del Consiglio di Stato (Sez. V, n. 354/2001), che aveva annullato il precedente atto deliberativo in materia e imposto in merito il sistema di voto inteso come «soggettivamente circoscritto alla componente consiliare di minoranza», il predetto Ente non ha ottemperato alla pronuncia de qua.

Tuttavia da accertamenti svolti non sono emersi, allo stato, elementi idonei a giustificare l'adozione del provvedimento di rigore richiesto dall'interrogante nei confronti dell'amministrazione comunale di Illorai.

Infatti, ai fini dell'applicazione del provvedimento di scioglimento di un ente è necessario che si verifichino le ipotesi specifiche e tassative di cui all'articolo 41 del decreto legislativo n. 267/2000, tra cui non è annoverata la mancata ottemperanza ad una sentenza.

Si soggiunge, altresì, che l'evoluzione della vicenda segnalata sarà attentamente seguita al fine di accertare l'insorgenza degli eventuali presupposti necessari per legge al fine di supportare un eventuale procedimento sanzionatorio nei confronti degli organi di quell'ente.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Antonio D'Alì.

PASETTO, RUTELLI, CIANI, MOSELLA, GIACHETTI, MAZZUCA e GENTILONI SILVERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'amministrazione provinciale di Latina e 12 comuni più direttamente interessati sia della provincia di Latina che della provincia di Roma hanno convenuto

sulla necessità e priorità della realizzazione della Cisterna Valmontone quale raccordo diretto della loro area con l'autostrada del sole, in ciò confortati dall'impegno della regione Lazio di stanziare la somma occorrente per la progettazione esecutiva;

l'infrastruttura auspicata assume un alto rilievo strategico per i seguenti motivi a giudizio dell'interrogante, incontestabili;

dota Latina, unico dei Capoluoghi provinciali ancora sprovvisto di un diretto e rapido collegamento con l'Autosole;

consente di intercettare i flussi europei Nord-Sud prima possibile, specie per incentivare il terziario come alternativa alla deindustrializzazione indotta dalla fuoriuscita dalle provvidenze per il Mezzogiorno;

costituisce un rapporto essenziale per l'intermodale di Latina e affranca l'apparato produttivo del Nord della provincia dal nodo scorsoio del raccordo anulare di Roma, concorrendo a decongestionare lo stesso oltre che la Pontina, esigenza questa avvertita e condivisa dai comuni del Sud e della provincia di Roma;

funzionale ad uno sbocco della Livorno-Civitavecchia, che non vada a congestionare ancor più l'area romana —;

quali siano gli orientamenti e i relativi impegni del Governo per l'inclusione della infrastruttura sopra descritta tra quelle assolutamente prioritarie, ricorrendo, se del caso, al *Project Financing*, con il ricorso tutto o in parte dei privati. (4-00780)

RISPOSTA. — *L'Ente nazionale per le strade, interessato a riguardo, ha fatto conoscere che la realizzazione dell'itinerario Cisterna-Valmontone di collegamento tra il territorio di Latina e la A1, è da ricondurre ad una Convenzione generale stipulata il 15 settembre 1997 con la regione Lazio.*

Con la stessa convenzione, la regione Lazio si è impegnata, in cofinanziamento con l'Ente stradale, alla predisposizione

della progettazione relativa al collegamento tra il territorio pontino e le arterie nazionali.

L'incarico di progettazione definitiva è stato affidato dalla regione con procedura concorsuale ed è stata definita una ipotesi progettuale di tipo preliminare che, però, ha incontrato alcune difficoltà di accettazione da parte dei comuni interessati in merito alla scelta del tracciato da adottare.

L'Anas comunica che, al fine di adddivenire alla decisione in merito alla scelta del tracciato in questione, la Regione Lazio si appresta a convocare una pre-conferenza dei Servizi alla quale l'Ente dovrà partecipare.

Giova rammentare, infine, che l'articolo 1 del disegno di legge « Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive », definito « Legge obiettivo », prevede l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Tale individuazione sarà operata a mezzo di un programma formulato su proposta dei Ministri competenti sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle stesse, tenendo conto del Piano generale dei trasporti.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

PEZZELLA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

in data 29 maggio 2001 si è verificato un gravissimo incidente stradale sul tratto dell'asse mediano all'altezza dello svincolo di Casandrino, che ha causato la morte di due ragazze di sedici e diciannove anni;

la causa dell'incidente è da imputare ad un sorpasso azzardato, favorito dalla scarsa visibilità e dalla segnaletica inesistente;

incidenti di questo genere sono molto frequenti su questa rete stradale, tanto da portarla ad essere definita « asse mediano killer »;

l'asse mediano infatti, rientra tra le grandi opere del «dopo terremoto», ma nonostante siano trascorsi più di diciotto anni dall'inizio dei lavori presenta dei tratti ancora incompleti;

il nuovo sistema stradale, progettato al fine di garantire una maggiore viabilità del traffico extraurbano proveniente dai comuni a nord di Napoli, in alternativa alla strada statale 87, presenta una serie di carenze strutturali e di deficienze tali da pregiudicarne l'efficienza;

prima fra tutte il mancato funzionamento dell'impianto di illuminazione, attivo solo quando l'asse era chiuso, e ora del tutto inesistente, impedendo agli automobilisti di sostare lungo la piazzola d'emergenza per il timore di essere investiti;

a questo si aggiunge la presenza di un manto d'asfalto, del tutto inadeguato, che comporta la ritenzione di grosse quantità d'acqua, in caso di piogge, sia pur di breve entità, che non riescono a defluire lungo i canali di scolo attigui alle carreggiate, spesso ostruiti, favorendo così lo slittamento delle auto in transito;

in caso di incidenti, che spesso si rivelano essere gravi, appare notevolmente compromesso anche, il lavoro delle forze dell'ordine, fortemente disagiato nell'identificazione dei luoghi e nell'effettuare i sopralluoghi, a causa della scarsa segnaletica sia orizzontale che verticale;

tenuto conto che, molte di queste problematiche erano già state messe in luce dall'interrogante in un'interrogazione parlamentare del '94, rivolta all'allora ministro Radice;

e che nonostante ciò, a distanza di sei anni, molte carenze strutturali permangono, causando notevole disagio e preoccupazione;

in considerazione dell'ingente quantità di denaro erogato dallo Stato al fine di garantire il concretizzarsi di un percorso stradale funzionale e sicuro —:

quali provvedimenti si intendano adottare a riguardo, vista la pericolosità della situazione descritta, allo scopo di garantire, il completamento dei lavori, nonché una riesamina di quanto sin d'ora realizzato per individuare, e nel caso correggere le «pecche», più volte messe in evidenza. (4-00026)

RISPOSTA. — Si risponde all'atto ispettivo indicato in oggetto per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

In merito alle problematiche evidenziate dall'interrogante, l'Ente, nazionale per le strade, interessato a riguardo, fa presente che la Strada statale n. 162 — asse mediano — rientra fra le infrastrutture viarie realizzate dal Cipe con fondi di cui alla legge n. 219 del 1981, titolo VIII, e poi trasferite all'Anas in virtù dell'articolo 22 della legge n. 341 del 1995.

Le strutture realizzate in virtù della legge post-terremoto con procedure e finanziamenti straordinari, alla cessazione dichiarata dello stato di straordinarietà, sono state consegnate agli Enti destinatari nello stato di fatto e di diritto in cui si trovavano.

Accanto ad opere completate, nonostante le riserve espresse dall'Ente stradale all'epoca, sono state oggetto di consegna anche infrastrutture non ultimate aventi bisogno quindi di interventi per lavori, opere d'arte e di completamento anche di notevole portata e di grosso impegno finanziario. A ciò si deve aggiungere un'eredità pesante per contenziosi in essere, in relazione ad atti e fatti pregressi alla consegna, che l'Ente medesimo sta cercando di risolvere.

Per quanto riguarda la strada in oggetto, l'Anas ha fatto conoscere di avere sempre curato i lavori di pavimentazione e la segnaletica orizzontale e verticale, nonché la manutenzione e/o la sostituzione delle esistenti barriere di protezione, compatibilmente con le risorse economiche disponibili.

Per quanto attiene, invece, l'impianto di pubblica illuminazione, realizzato contestualmente all'arteria, lo stesso risultava non a norma ed in condizioni di totale fatiscenza già dalla presa in consegna della strada. Tale condizione si è aggravata a

seguito dei numerosi furti perpetrati a danno dell'impianto stesso.

Il Dirigente della sezione Polizia stradale di Napoli ha riferito che sull'Asse mediano in questione, nel tratto interessato dal sinistro cui fa riferimento l'interrogante, vige il limite di velocità di 70 km. orari, ridotto a 50 km. orari in caso di pioggia e che la citata sezione stradale predispone pattuglie automontate con compiti di vigilanza.

L'Anas fa presente, infine, che in attuazione del decentramento amministrativo in materia di viabilità il Dpcm 21 febbraio 2000 ha inserito l'infrastruttura in oggetto tra quelle trasferite alla regione Campania dal 1° ottobre 2001.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

RODEGHIERO. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

Padova, apparentemente « città di provincia », rappresenta la capitale economica naturale del Veneto orientale, un polo eccellente di attività economiche moderne ed è città culturalmente aperta per il ruolo tradizionale esercitato dalla sua storica università; Padova ha saputo crescere e svilupparsi ed anche grazie alla sua posizione geografica diventare una capitale naturale delle attività del terziario;

in questa città, non a caso, grazie anche ai rapporti con la vicina università, si è organizzato il migliore degli ospedali militari clinici;

è stato recentemente previsto il riassetto logistico territoriale del comando militare della Regione Nord ed il conseguente declassamento dell'ospedale militare di Padova; l'operazione investe una struttura importante della nostra città di grande servizio per la Provincia e la Regione;

il nuovo riassetto territoriale militare prevede il declassamento dell'ospedale militare di Padova entro il 31 dicembre 2001 e da tale data fino al 2006, tutti i nostri

ragazzi militari di leva dovranno recarsi a Milano per le visite mediche della competente sanità militare;

si renderebbe quindi necessario per lo Stato italiano spendere circa 40 miliardi per ristrutturare un ospedale militare a Milano;

l'ospedale militare di Padova, che attualmente occupa una forza lavoro di 65 impiegati civili, è una struttura sanitaria tuttora operativa che svolge ed ha svolto anche servizi civili e potrebbe integrarsi anche con il Servizio sanitario nazionale —:

se questo ministero non intenda rivedere il declassamento dell'O.M. di Padova a favore di Milano e, qualora la decisione del Governo fosse inderogabile, quali siano le motivazioni e le ragioni che prevedono una spesa di circa 40 miliardi per il trasferimento di una efficiente struttura che ha avuto e può avere vantaggi non soltanto per le Forze Armate ma anche per la popolazione civile. (4-00974)

RISPOSTA. — L'evoluzione della situazione internazionale ha reso necessario delineare un modello di difesa, sensibilmente ridotto dal punto di vista quantitativo, flessibile ed adattabile alle variazioni del quadro geo-strategico di riferimento, richiedendo alle Forze armate un crescente impegno di razionalizzazione e snellimento delle proprie strutture per ottenere uno strumento operativo moderno, sostenibile, coerente con quelli dei nostri principali partners europei ed atlantici, in grado di tutelare globalmente gli interessi nazionali e di proiettare stabilità fuori dei confini.

In questo quadro, il profondo processo di ristrutturazione, revisione e semplificazione dell'organizzazione militare, avviato in questi ultimi anni ed in corso di progressiva e completa attuazione, impostato in conformità dei dettami di una serie di provvedimenti normativi — legge 18 febbraio 1997, n. 25 (riforma dei vertici delle Forze armate), decreto legislativo n. 490 del 1997 e decreto legislativo 28 novembre 1997, n. 464 (ristrutturazione delle Forze

armate) — ha trovato ulteriore impulso nel decreto legislativo 27 giugno 2000, n. 214 e nei provvedimenti di riforma della leva.

Con tale normativa si tende, nel quadro di una generale contrazione dello strumento militare, a riorganizzare le strutture operative e di supporto, attraverso l'armonizzazione e l'ottimizzazione di tutte le componenti (comando, operativa, scolastico-addestrativa, logistica, territoriale), al fine di accrescere l'efficienza e le capacità complessive dell'organizzazione militare, realizzando, nel frattempo, economie di risorse sia di personale, sia finanziarie, quest'ultime da destinare all'investimento.

Il settore della Sanità militare, in particolare, è oggetto di una profonda ristrutturazione con una revisione dei criteri di impiego del personale su scala nazionale, tesa a realizzare ogni possibile concentrazione di servizi e funzioni per ottenere maggiore operatività e produttività.

Alla luce dei predetti criteri e dei dettami normativi menzionati, l'Ospedale militare di Padova è previsto sia riconvertito in Centro militare di medicina legale, entro il 2001.

Al riguardo, si rappresenta che le convenzioni attualmente in essere tra l'Ospedale militare di Padova e l'Università potranno proseguire anche nella nuova configurazione, che, peraltro, non compromette neanche la possibilità di integrazione con il Servizio sanitario nazionale.

Per quanto attiene alle visite dei militari di leva, si può assicurare interrogante che esse proseguiranno, in quanto l'Ente, con la riconfigurazione, perderà solo le funzioni di ricovero e cura, mantenendo quelle medico-specialistica e medico-legale.

Con riferimento, poi, alla scelta di riconfigurare l'Ospedale Militare di Padova a favore di quello di Milano, essa è stata dettata in particolare dalla costituzione, in Milano, del Comando del 2° Arrc (Corpo d'armata di reazione rapida), che comporterà la dislocazione nell'area di nuove unità operative nazionali ed estere, e dalla posizione baricentrica della città, rispetto alle regioni del Nord.

I costi conseguenti per i necessari adeguamenti del nosocomio di Milano, da una prima stima, risultano quantificabili in

circa 10 miliardi di lire, cifra che potrà essere adeguata in relazione agli sviluppi progettuali degli interventi.

In questo contesto, è purtroppo inevitabile che il processo riorganizzativo in atto, andando ad incidere in maniera riduttiva sul precedente assetto, possa produrre qualche situazione locale di disagio, peraltro complessivamente sostenibile.

Da ultimo, si rappresenta che la componente civile dell'Ospedale Militare di Padova che dovesse risultare in esubero rispetto agli organici previsti dalla nuova configurazione, sarà reimpiegata su base locale secondo i consolidati meccanismi di concertazione con le organizzazioni sindacali.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.

ZAMA. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

in data 1° novembre 2001 è prevista la chiusura dell'Ufficio Postale di Torre di Palme a causa dei negativi risultati di bilancio;

i risultati negativi addotti a motivazione principale per la chiusura dell'Ufficio Postale sono falsati sia dalla politica messa in atto dall'amministrazione postale, che dall'apertura saltuaria dell'ufficio attuata nell'ultimo periodo: ciò ha spinto una parte della popolazione a recarsi altrove per il servizio, anche per il comportamento di un funzionario addetto del tutto inadeguato a tale ruolo;

detta frazione era, un tempo, Comune autonomo e successivamente è stato accorpato al Comune di Fermo e fra gli accordi che sottintesero tale accorpamento vi era quello del mantenimento dell'Ufficio Postale;

la particolare collocazione di Torre di Palme renderebbe difficoltoso per gli abitanti usufruire del servizio postale come nel loro diritto, circostanza aggravata dalla popolazione molto anziana;

nonostante l'Ufficio Postale di Torre di Palme sia stato ristrutturato di recente e dotato di nuove attrezzature, non è stato mai installato presso tale ufficio postale il servizio Bancomat o Bancoposta come ripetutamente richiesto dalla popolazione;

L'Amministrazione comunale di Fermo ha proposto, con nota del 5 luglio 2001, di essere disponibile a concorrere alla gestione dell'Ufficio suddetto oppure, qualora fosse possibile, di gestirlo per conto dell'Ente Poste —:

quali interventi il Ministro intenda porre in essere per garantire il diritto al servizio postale ai cittadini di Torre di Palme soprattutto in considerazione dell'età media avanzata della popolazione.

(4-01182)

RISPOSTA. — Al riguardo si ritiene opportuno rammentare che il processo di liberalizzazione del servizio postale attuato in adesione alle indicazioni della direttiva 97/67/CE (recepita con decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261) pur se in maniera graduale e controllata ha imposto ai gestori privati ed al fornitore del servizio universale l'adozione di misure idonee al conseguimento dell'equilibrio gestionale.

Di conseguenza, il vigente contratto di programma — stipulato fra il Ministero delle comunicazioni e la società — prevede, all'articolo 5, comma 3, che la predetta società indichi una serie di uffici non in grado di garantire condizioni di operatività compatibili con il raggiungimento dell'equilibrio economico di gestione; da parte della società devono, altresì, essere rappresentate le iniziative e gli interventi adottati per il miglioramento della gestione di tali uffici, al fine di arrivare ad una progressiva riduzione delle relative perdite.

Nonostante gli sforzi compiuti dalla società al fine di riorganizzare le modalità

gestionali ed operative in modo da garantire il conseguimento di risultati accettabili in termini di efficienza ed economicità, per un certo numero di uffici non è stato possibile trovare soluzioni commerciali e/o organizzative capaci di ottenere risultati soddisfacenti.

Tuttavia, la chiusura è una misura estrema che viene effettuata solo se un ufficio non produttivo sia ubicato in un comune dove esistono altri uffici, se esista un altro sportello a distanza ragionevole ed in presenza di un esiguo numero di operazioni giornaliere svolte: tale tipo di intervento dovrebbe riguardare infatti solo un numero molto ridotto di uffici che presentano un consistente deficit di cassa, mentre altri uffici marginali potrebbero essere interessati dal part-time verticale (riduzione del numero delle giornate settimanali di apertura) o dal part-time orizzontale (riduzione delle ore lavorative giornaliere).

Nel caso specifico prospettato dall'interrogante, la medesima società Poste ha precisato che nel comune di Torre di Palma — che fa registrare una media quotidiana di sette operazioni — altri 7 uffici postali, per cui allo stato non sembrano percorribili soluzioni diverse dalla chiusura.

Tutti gli interventi realizzati o in corso di realizzazione — ha comunque sottolineato Poste Italiane — sono reversibili qualora le condizioni che li hanno determinati subissero delle modifiche; in tale ottica le proposte del Consiglio comunale di Fermo, di cui è cenno nell'atto parlamentare in esame, sono oggetto di attenta valutazione da parte dei competenti organi aziendali al fine di verificarne la praticabilità.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.