

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

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

durante l'audizione svoltasi l'11 settembre 1996 presso la IX Commissione permanente della Camera dei deputati, il Ministro dei trasporti ha affermato, parlando dei porti: «bisogna stare attenti ad evitare situazioni di monopolio privato». Tale dichiarazione era inserita nel contesto del più vasto discorso relativo alla concessione dei porti e seguiva altra affermazione del Ministro che respingeva l'addebito di monopolio Fiat su un porto italiano, poiché ivi la Fiat gestisce in concessione un molo su venti e partecipa alla gestione di altro molo, in società con altro imprenditore;

sempre durante l'audizione, in questione il Ministro osservava: «la merce fa ricchezza quando si ferma, non quando passa». Ciò affermava trattando la materia degli interporti e segnalando la necessità che, accanto al sistema intermodale di trasporti si sviluppi una rete di industrializzazione e commercializzazione dei prodotti in transito;

esprimendosi con lodevole chiarezza sui contenuti e sui tempi del progetto di alta velocità ferroviaria, il Ministro poneva come limite sud dell'alta velocità la città di Napoli e, come tempi di completamento dell'attuale progetto complessivo, l'anno 2007; il Ministro chiedeva infine ai deputati calabresi di intervenire con autorevolezza presso i competenti organi politico-amministrativi e le popolazioni per definire il luogo ove costruire il «pendolino diesel», pena il dirottamento delle commesse in altre sedi, con perdita di prestigio e di occupazione —:

con riferimento alla questione dei monopoli portuali, se sia a conoscenza

della più volte manifestata intenzione della Medcenter di ottenere al più presto in concessione tutte le banchine delle quali è attualmente dotato il porto di Gioia Tauro, giusta accordo di programma a suo tempo siglato; con il che viene frustrata la determinazione espressa in via di principio dal Ministro, poiché il porto di Gioia Tauro sarebbe destinato esclusivamente alle attività di trasbordo delle merci in contenitore da parte della sola Medcenter, che agirebbe in regime di monopolio. Se una tale ipotesi dovesse rispondere a precise e non superabili esigenze di mercati, bisognerà esprimere con chiarezza l'intenzione di derogare, per il porto di Gioia Tauro, al principio esposto dal Ministro, così da possedere tutti gli elementi sui quali il Governo, la rappresentanza parlamentare, le istituzioni locali, le aggregazioni sociali, politiche e sindacali siano in condizione di accettare una — così prospettata — situazione di monouso e monopolio del porto di Gioia Tauro. La concessione a Medcenter dell'intero porto, senza alcuna prospettiva di apertura ad un traffico navale di tipo diverso (trasporti di materiale sfuso, semilavorati provenienti da regioni diverse rispetto a quelle i cui prodotti sono affidati a Medcenter per il trasbordo) di parte di banchina ovvero di altre future e non previste banchine condanna l'altro principio esposto dal Ministro (relativo alla necessità di trasformare le merci, prima di affidarle a tipi diversi di trasporto) a rimanere puramente assertivo per Gioia Tauro. Infatti, se Medcenter agirà in regime di esclusiva, il costituendo interporto funzionerà come luogo di cambio del tipo di vettore (dalla nave alla ferrovia o al gommato), ma non darà luogo alla sosta per trasformazione indicata dal Ministro come unica occasione di arricchimento del territorio. E ciò proprio perché Medcenter è vocata a prestazioni che prevedono lo scarico da grandi navi e l'avvio di contenitori in altri luoghi, mediante navi, ferrovie, autotreni: onde la ipotesi di realizzazione di una catena di trasferimenti che preveda anche sosta per lavorazione avrebbe bisogno di altra tipologia imprenditoriale per realizzarsi;

quale sia l'esatto orientamento del Ministro circa l'utilizzazione del porto di Gioia Tauro, i rapporti di Medcenter con il Governo e le altre realtà istituzionali a tal proposito, e quali prospettive vi siano perché il porto di Gioia Tauro, oltre che essere una realtà a sé stante, ritagliata sul territorio circostante, possa anche divenire volano per una nuova fase di sviluppo dello stesso territorio;

se si ritenga che Medcenter abbia il sapere tecnico e la disponibilità culturale d'impresa ad intendere che a questa esigenza il porto di Gioia Tauro deve assolutamente corrispondere, se non si vuole infliggere una ulteriore occupazione coloniale alla Calabria;

quanto alla questione dell'alta velocità, se sia stato studiato il tipo di impatto che la quantità di merci da scaricare a Gioia Tauro (e far pervenire, per ferrovia, fin nel cuore dell'Europa in tempi brevi) avrà sulle linee ferrate attuali, che dovrebbero rimanere quali sono fino oltre l'anno 2007, stando alle previsioni del Ministro, o se non sia il caso di programmare fin da ora l'alta velocità da Reggio Calabria a Napoli come momento di impegno rispetto ad una dotazione infrastrutturale che — nel tempo — apparirà sempre più necessaria (salvo a prevedere tempi di realizzazione consonanti con la condizione finanziaria indispensabile per l'apertura dei cantieri):

se il Ministro intenda eliminare il silenzio serbato sul punto ed espliciti le intenzioni (sia pure di lungo periodo) del Governo;

fermo restando che la rappresentanza parlamentare calabrese farà il suo dovere perché il « pendolino *diesel* » venga costruito a Reggio Calabria, se il Ministro intenda pretendere (ed ottenere) da quanti operano sul territorio che abbiano nel dovuto apprezzamento e rispetto l'opera della deputazione parlamentare, che non può essere richiesta solo per rimuovere o impedire blocchi portuali e/o ferroviari da parte di scioperanti inferociti (dai comportamenti, più che dai fatti), ma per fian-

cheggiare, intervenendo dove è giusto che ciò avvenga, l'opera di chi veramente (e non solo a parole) vuole il riscatto del Sud dalla miseria e dalla illegalità; riscatto che è frutto di uno sforzo concorde, rispettoso delle competenze, ma generoso, in direzione di un servizio alle popolazioni calabresi;

se ritenga opportuno rivolgere a quanti operano nel settore dei trasporti nel mezzogiorno, a diretto contatto con le più alte funzioni dello Stato, l'invito a rivolgersi alla rappresentanza parlamentare con gli stessi intendimenti e lo stesso stile con il quale il Ministro ha fatto il 12 settembre 1996 in Commissione, a proposito della doverosa risoluzione della *querelle* sul luogo di costruzione del « pendolino *diesel* ». (5-00504)

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

a partire dal 1° gennaio 1996, gli abbonamenti mensili ordinari su tutte le tratte regionali dell'Emilia-Romagna sono aumentati di quasi il dieci per cento;

tali aumenti, che superano ampiamente il tasso d'inflazione, colpiscono soprattutto i lavoratori pendolari e gli studenti, penalizzando pesantemente il trasporto pubblico su ferro;

l'aumento deciso unilateralmente dalla divisione trasporto locale delle ferrovie dello Stato spa il 23 ottobre 1995, con ordine di servizio n. 42/T/TL/1995, smentisce le rese dichiarazioni del Ministro dei trasporti *pro tempore* che annunciavano il blocco delle tariffe;

il rincaro dei prezzi scoraggerà l'uso del treno proprio mentre la Regione Emilia-Romagna cerca di promuoverlo con il servizio ferroviario regionale —:

se, oltre all'aumento delle tariffe regionali in Emilia-Romagna, siano stati decisi rincari anche in altre regioni;

se non ritenga opportuno annullare tale aumento « strisciante » che, sommandosi ad altri aumenti avvenuti nei mesi scorsi, penalizza fortemente il trasporto pubblico locale. (5-00505)

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

gli articoli 2 e 3 del decreto del ministero dei trasporti 30 marzo 1994, di attuazione della direttiva Cee 92/6 del 10 febbraio 1992, prevede che sugli autoveicoli della categoria M 3 (autobus oltre le dieci tonnellate) ed N 3 (autotreni oltre le dodici tonnellate) vadano installati dispositivi che impediscano di superare rispettivamente la velocità di 100 e di 85 km/h;

a partire dal 1° gennaio 1996 i limitatori di velocità devono essere applicati anche su veicoli che circolino solo sul territorio nazionale e che siano stati immatricolati dopo il 1° gennaio 1988;

tale obbligo non è previsto per veicoli immatricolati precedentemente a tale data la cui vetustà giustificerebbe ancor di più l'applicazione di misure che rendano più sicura la circolazione sulle strade;

secondo dati in possesso delle aziende installatrici meno della metà dei veicoli in circolazione inmatricolati a partire dal 1988 sono in regola alla data dell'entrata in vigore dell'obbligo —:

quali provvedimenti intenda adottare per garantire il rispetto nel più breve tempo possibile dell'obbligo di montare i limitatori di velocità;

se non ritenga indispensabile per ragioni di equità normativa oltre che di sicurezza nella circolazione stradale estendere l'obbligo a tutti i veicoli rientranti nelle categorie M 3 e N 3 indipendentemente dall'anno di immatricolazione così da ridurre il gran numero di incidenti spesso mortali causati dall'eccesso di velocità. (5-00506)

GALLETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il Cipe ha provveduto a ripartire 2.238 miliardi disponibili sull'articolo 9 della legge n. 211 del 1992 a favore di 11 dei 64 progetti presentati dalle città per i trasporti pubblici di massa;

il Cipe ha provveduto a ripartire ulteriori 2.100 miliardi per i progetti presentati dalle ferrovie concesse ed in gestione governativa, di cui all'articolo 10 della stessa legge n. 211 del 1992;

il Governo ha stabilito, con la legge finanziaria 1996, il trasferimento per tre anni di tali ferrovie concesse ed in gestione governativa alla società Ferrovie spa per il loro risanamento gestionale;

l'assegnazione dei fondi dell'articolo 10 si configura quindi come una ulteriore dotazione finanziaria per le Ferrovie spa al di fuori delle previsioni stabilite con il contratto di programma fra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie spa —:

quale sia l'esatta ripartizione dei fondi relativi agli articoli 9 e 10 della legge n. 211 del 1992 ai singoli progetti presentati;

se esistano ulteriori risorse a disposizione dei progetti non ancora finanziati per il trasporto rapido di massa nelle città, ed in particolare nelle città metropolitane;

quali siano le modalità con cui la Cav ha provveduto all'individuazione dei progetti da finanziare, nel rispetto delle previsioni stabilite a suo tempo dal Cipe e richiamate nel decreto ministeriale di costituzione della Cav. (5-00507)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il blocco dell'Autosole tra Bologna e Firenze, in seguito ad una normale nevicata avvenuta il 13 dicembre 1995, viene

utilizzato dai dirigenti della società autostrade per rilanciare politicamente la necessità del raddoppio autostradale come panacea di tutti i mali, come alibi per coprire le proprie gravi inadempienze gestionali;

sembra che verso la fine del novembre precedente si sia tenuto un incontro tra un sindacato e la direzione del 4° tronco/Firenze competente in Appennino, che riguardava anche la capacità di pronto intervento del personale in caso di neve; la direzione, negando e rifiutando ogni evidenza, non avrebbe tenuto minimamente conto del problema posto dai rappresentanti del personale mostrando invece un atteggiamento di rinuncia al pronto intervento ed ignorando la disponibilità gratuita dei lavoratori, dettata dall'esperienza e da un minimo di buon senso;

sembra che, in occasione della nevicata del 13 dicembre, i posti di manutenzione, al momento della necessità, risultassero sprovvisti di cloruro di calcio, non ci fosse cloruro liquido nei silos di Montepicchio e l'esiguità del sale in grano disponibile sembra essersi esaurita nel giro di poche ore poiché non c'erano scorte; senza sale i treni-neve non possono operare: è noto alla gente del mestiere che la lama non ha il potere di togliere il ghiaccio sul quale, perciò, ha fatto subito presa una nevicata annunciata e per niente eccezionale in Appennino -:

se i Ministri competenti intendano aprire un'inchiesta amministrativa in merito, affiancando l'indagine già in corso della magistratura, per garantire ai cittadini utenti delle autostrade i livelli *standard* del servizio e per controllare l'operato della società autostrade, concessionaria di un bene pubblico e responsabile della sua gestione. (5-00508)

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

nel 1991 è stata sottoscritta dall'Unione europea e da tutti i paesi alpini la

Convenzione delle Alpi, che prevede l'obiettivo di « ridurre i rischi e gli effetti negativi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia sostenibile per l'uomo, la fauna e la flora nonché i loro *habitat*... »;

uno dei principi fondamentali su cui si basa l'Unione europea, ovvero la libera circolazione delle merci e la libera scelta dei mezzi di trasporto, non può compromettere le basi stesse dell'esistenza delle popolazioni interessate, ed in particolare degli abitanti delle valli alpine, territori estremamente sensibili da un punto di vista ambientale alle dannose conseguenze legate al traffico di merci e persone;

nel protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, l'Austria ed altri paesi hanno chiesto di rinunciare alla costruzione di nuove strade a grande capacità attraverso l'arco alpino in linea con una politica dei trasporti adeguata alle Alpi, il più grande e sensibile ecosistema dell'Europa centrale;

l'attuale politica dei trasporti portata avanti dalla Germania e dall'Italia prevede invece nuovi progetti di potenziamento delle infrastrutture stradali nelle Alpi e nelle Prealpi centrali, ed in particolare il proseguimento dell'autostrada dell'Alemania, il completamento dell'autostrada Vicenza-Trento ed il suo collegamento con quella del Brennero, l'ampliamento di quest'ultima a sei corsie, la prosecuzione del progetto autostradale Milano-Resia-Ulm che prevede il completamento dell'autostrada in territorio bavarese fino ai confini con l'Austria, la prosecuzione della A95, nella zona di Garmisch-Partenkirchen;

il trasporto merci su gomma lungo l'asse del Brennero è cresciuto enormemente, con un incremento del 22,5 per cento nel primo semestre del 1995 rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente; l'incremento del traffico degli ultimi anni è stato così alto che si è già superata la soglia prevista per l'anno 2000, con immaginabili ed intollerabili disagi per la popolazione e l'ambiente alpino;

il trasferimento del trasporto dei passeggeri e soprattutto delle merci dalla strada alla ferrovia rappresenta la principale soluzione ai problemi derivanti dal traffico lungo gli assi di transito alpino ed in Europa, soluzione che non può prescindere dalla valutazione dei costi reali di tutti i vettori di trasporto né dalla rinuncia ad ogni ulteriore ampliamento e/o costruzione di qualsiasi strada a grande capacità attraverso le Alpi nonché da divieti di transito notturno e nei fine settimana per i Tir e da limitazioni di velocità e di tonnellaggio, rendendo la ferrovia più concorrenziale rispetto alla strada;

in relazione all'asse ferroviario Monaco-Verona è stato presentato uno studio di fattibilità che prevede la costruzione di una nuova linea ad alta velocità di 409 chilometri, di cui 236 in galleria, il cui costo stimato è di 12,5 miliardi di Ecu con prevedibile raddoppio prima del 2020, anno in cui l'opera dovrebbe essere ultimata;

la commissione trasporti del Parlamento Europeo ha compiuto di recente dei sopralluoghi ad Innsbruck, Bolzano e Trento per verificarne il tracciato;

lo studio di fattibilità per questa nuova linea è stato condotto senza considerare minimamente la possibilità di potenziare la capacità di trasporto delle trasversali alpine ferroviarie già esistenti, mentre per un progetto di tale entità sarebbe stato più logico prevedere una pre-analisi di tutte le alternative possibili per procedere poi, in base al principio dell'esclusione, all'individuazione della soluzione ottimale;

sulla linea ferroviaria del Brennero attualmente transitano dagli ottanta ai centoventi treni al giorno, di cui sessanta passeggeri, numero elevabile ad oltre quattrocento con l'introduzione di sistemi moderni di segnalamento;

degli oltre trenta milioni di tonnellate di merci che entro quest'anno transiteranno lungo l'asse del Brennero, non più di

nove milioni verranno trasportati su ferrovia, mentre gli altri viaggeranno su circa 1,3 milioni di Tir;

con l'introduzione di sistemi come il gancio automatico un treno potrebbe trainare 1.200 tonnellate nette, carico riducibile del trenta per cento per motivi logistici a 850 tonnellate; la potenzialità di duecento treni nell'arco di trecento giorni comporterebbe una capacità di trasporto annuo su ferrovia di oltre cinquanta milioni di tonnellate, ovvero quasi del doppio di quanto oggi è trasportato su strada e ferrovia;

i treni merci non necessitano di alta velocità bensì di soste brevi nelle stazioni di trasbordo, obiettivo conseguibile grazie all'introduzione di sistemi automatici, già previsti per il futuro, di trasporto dei container senza necessità di manovra;

a causa della diffusione amplificata del suono, i treni ad alta velocità (250 km/h) sono particolarmente problematici per i territori alpini e pertanto si potrebbe aumentare la velocità dei treni passeggeri ampliando i raggi di curvatura molto stretti o introducendo treni ad assetto variabile come i pendolini, in grado di transitare su questo tracciato a 160 km/orari; l'introduzione di locomotori policorrente eviterebbe altresì il cambio al Brennero con un risparmio di venti minuti;

l'adozione dei provvedimenti descritti ridurrebbe la durata del viaggio da Monaco a Verona da 5,5 ore a 3,5/4 ore; i tempi di realizzazione non supererebbero i cinque anni con ristrutturazioni graduali, facendo transitare già nel 1997, secondo dichiarazioni delle Ferrovie dello Stato, oltre duecento treni; i costi di costruzione sarebbero molto più contenuti di quelli previsti dallo studio di fattibilità e le località alpine sarebbero ben collegate alla rete ferroviaria;

al vertice di Cannes, i Ministri comunitari delle finanze e dei trasporti hanno auspicato che, nella realizzazione delle reti transeuropee di trasporto, si proceda individuando soluzioni che minimizzino i costi;

nel contratto di programma 1994-2000 tra il ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato spa, approvato nell'ottobre 1995, non esiste traccia del progetto di linea ad alta velocità tra Verona e Monaco né lo stesso è stato mai oggetto di discussione nei lavori della Commissione trasporti della Camera dei deputati —:

quale sia l'orientamento del Governo su questa linea ferroviaria;

quale sia il costo dello studio della fattibilità presentato e perché non sia stata presa in esame l'ipotesi di esaurire tutte le potenzialità di trasporto delle infrastrutture ferroviarie esistenti prima di progettare nuove linee. (5-00509)

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

la superstrada E45, soprattutto nel tratto compreso tra Ravenna e Casemurrate, è da diversi mesi oggetto di competizioni automobilistiche notturne, un pericolosissimo « divertimento » di giovani in cerca di emozioni forti che rischiano la vita propria ed altrui in folli gare di velocità;

tale situazione è resa ancora più pericolosa dall'assenza, lungo i tredici chilometri di strada a quattro corsie, di segnaletica orizzontale, ovvero delle strisce bianche di delimitazione laterale e di divisione delle carreggiate che l'Anas, dopo alcuni lavori di rifacimento del manto stradale, tarda colpevolmente a ripristinare;

sulla superstrada E45 spesso cade la nebbia provocando evidenti limitazioni di visibilità e sarebbe pertanto necessario installare anche in questo tratto la barriera spartitraffico *new jersey* presente in altri tratti —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per far rispettare quanto prima all'Anas, ente proprietario della strada, l'obbligo di eseguire i lavori necessari a garantire la sicurezza agli utenti della superstrada E45;

come intenda reprimere l'assurdo utilizzo delle strade come piste automobilistiche, fenomeno che causa ogni anno migliaia di morti e che incentiva una errata cultura della velocità e della presunta abilità di guida, diametralmente opposta ai principi di sicurezza della circolazione stradale e di prudenza della guida sui quali invece si basa il codice della strada.

(5-00510)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

secondo notizie apparse sul quotidiano *il Manifesto*, la Tav con 1,6 miliardi di lire di investimento, « permetterà ai fiorentini di compiere viaggi virtuali sulla rete europea alta velocità su una carrozza da installare in piazza della Repubblica », « dai finestrini scorreranno immagini di un viaggio lampo Firenze-Parigi-Monaco, con *hostess* che offriranno caffè e bibite. Poi *spot TV* che saranno inviti a preferire il treno anziché l'aereo »;

il progetto si inserirebbe nella « strategia della comunicazione » e di « ricerca di consenso » con la quale la Tav e le ferrovie dello Stato cercherebbero a suon di miliardi di far ingoiare ai fiorentini il progetto sbagliato di alta velocità —:

chi abbia pagato e quanto questa « operazione consenso » per Firenze e se sia prevista per altre città italiane;

se il Governo non ritenga opportuno riservare i problemi posti dall'alta velocità, cambiando radicalmente l'attuale progetto sbagliato, piuttosto che utilizzare fondi pubblici (visto che la Tav non è un *project financing* ma è interamente garantita dallo Stato) per operazioni di cosmesi pubblicitaria di dubbio gusto. (5-00511)

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

il giorno 5 luglio 1995 si è verificata una terribile collisione in Val d'Ossola tra

il treno espresso 334 Milano-Berna ed un treno da lavoro contenente terra e ghiaia;

nel grave incidente ferroviario sono morte due persone e cinquantatré sono rimaste ferite; la dinamica del sinistro è incerta ed è probabile che le insoddisfacenti condizioni di sicurezza lungo la linea siano dovute alla carenza di personale;

nella zona dove si è verificato l'incidente su 260 addetti ne mancavano quarantacinque, frutto della sciagurata politica dei prepensionamenti che negli ultimi tempi ha portato oltre 10 mila ferrovieri ad andare anzitempo in pensione a spese del bilancio dello Stato;

attualmente, a fronte di centotrentamila ferrovieri attivi, vi sono 275 mila pensionati delle Ferrovie dello Stato e tale irrazionale ondata di prepensionamenti sta provocando gravi problemi per la sicurezza e la manutenzione di tutte le linee, in particolare la Bologna-Ancona e le linee calabresi;

questa politica dell'azienda, non osteggiata dai sindacati dei ferrovieri, timorosi di non perdere i vantaggi economici e corporativi da essa determinati, se da un lato porta l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, avvocato Lorenzo Necci, ad orgogliose dichiarazioni di buona salute del bilancio dell'azienda, dall'altro produce un notevole onere per il bilancio dello Stato (duemila miliardi all'anno per coprire il *deficit* del fondo di previdenza) ed inaccettabili condizioni di sicurezza lungo le linee ferroviarie —:

alla luce delle circostanze descritte in premessa, quale sia l'avviso del Ministro sui problemi di sicurezza delle linee e sui prepensionamenti nelle Ferrovie dello Stato. (5-00512)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e navigazione e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 30 marzo 1994, uno dei pneumatici posteriori della autovettura Rover 214 GSi, di proprietà del professor

Michele Pietro Ghezzi di Padova, affiliato al dipartimento dell'informazione pubblica dell'Onu esplodeva improvvisamente durante un tragitto lungo l'autostrada A 13, con la conseguenza che la vettura dopo uno spaventoso testa-coda, finiva distruggendosi in una scarpata laterale, ed i suoi tre occupanti si salvavano per puro miracolo;

la Polstrada, giunta sul luogo, redigeva regolare verbale nel quale veniva individuata la causa dell'incidente nello scoppio del pneumatico;

la perizia fatta eseguire successivamente sulla Rover parla di esplosione causata da un difetto del pneumatico che « senza dare la benché minima indicazione esterna del cedimento strutturale interno, veniva all'improvviso ad esplodere, con conseguenze estremamente pericolose per le persone e per le cose »;

il giorno successivo all'incidente, la Rover di Roma, chiaramente ignara dell'incidente, inviava al professor Ghezzi una lettera con la quale sollecitava un controllo sullo stato dei pneumatici, sottolineandone « l'importanza e l'urgenza »;

lettere simili sono state inviate a tutti i possessori di autovetture Rover acquistate nello stesso periodo (inverno 1991);

la Rover ha ricevuto un elevato numero di proteste per fatti analoghi a questo ed è ipotizzabile che altri incidenti, forse mortali, siano stati causati dai medesimi difetti di fabbricazione;

il professor Ghezzi ha depositato il 1° dicembre 1994 alla procura presso il tribunale di Padova un esposto in cui si ipotizzano possibili indizi di reato di cui all'articolo 422 (attentati alla sicurezza dei trasporti), articolo 589 (omicidio colposo) e 590 (lesioni personali) del codice penale —:

quali misure intendano adottare per verificare se ci siano in circolazione autovetture Rover pericolose per l'incolumità dei cittadini;

se non ritengano necessario aprire un'inchiesta che chiarisca le responsabilità

in sinistri le cui cause siano da addebitarsi ad un conclamato difetto di fabbricazione dei pneumatici installati su automobili Rover. (5-00513)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

domenica 18 dicembre 1994 sull'autostrada del sole (A1) tra Parma e Piacenza, a poche centinaia di metri dal punto nel quale il 2 gennaio 1992 morirono carbonizzate sette persone, a causa della nebbia, della brina e del ghiaccio e dell'alta velocità si è verificato un maxi-tamponamento che ha coinvolto centinaia di auto; gli incidenti che hanno bloccato per ore l'autostrada con code chilometriche, hanno provocato oltre sessanta feriti;

nello stesso giorno sulla A7 Milano-Serravalle un altro incidente ha provocato un morto e tre feriti;

una direttiva emanata nel 1992 dal ministero dei lavori pubblici prevede che su 1.400 chilometri di autostrade interessate regolarmente dalla presenza di nebbia, la velocità non debba superare i cinquanta chilometri orari, qualora la visibilità risulti inferiore ai cento metri;

secondo testimonianze riportate dai giornali, anche dopo i primi incidenti c'erano auto che continuavano a correre a velocità folle nella nebbia senza alcun controllo, repressione o sanzione —:

quali misure i Ministri interessati abbiano disposto dal 1992 ad oggi per garantire la sicurezza lungo il tratto autostradale tra Parma e Piacenza, che vede puntualmente ripetersi ogni anno gli stessi incidenti;

quali provvedimenti in particolare abbiano adottato i Ministri competenti, la società Autostrade, le prefetture e la polizia stradale;

quali siano i piani di sicurezza e di emergenza per le autostrade in condizioni di rischio invernale, quali soggetti debbano attuarli e farli rispettare;

quale sia, anche in termini quantitativi, l'opera svolta dalle forze preposte alla prevenzione ed al controllo della velocità sulle autostrade e con quali risultati rispetto al numero ed alla qualità degli incidenti;

se i Ministri interrogati non ritengano opportuno avvalersi di innovazioni tecnologiche, strumenti elettronici, controllo dei tempi di percorrenza tra i caselli per dissuadere e reprimere le violazioni del codice della strada;

quali e quanti investimenti la società Autostrade e le concessionarie autostradali abbiano effettuato negli ultimi anni per garantire la sicurezza degli utenti. (5-00514)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nel novembre 1993 la regione Piemonte ha indetto una consultazione tra enti locali interessati, organizzazioni sociali, imprenditoriali e sindacali, associazioni di categoria degli autotrasportatori ed associazioni ambientaliste, per l'esame delle ipotesi relative all'attraversamento delle Alpi del sud;

nel corso dell'operazione consultiva è stato presentato il documento « i collegamenti franco-italiani nelle Alpi del Sud. Strategie d'intervento Cuneo-Nizza: un collegamento franco-italiano a carattere comunitario e transeuropeo » sottoscritto dal Ministro dei lavori pubblici, della regione Piemonte e della Direction Régionale de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur;

alla consultazione non fu invitata la Ferrovia dello Stato spa e nel documento l'ipotesi di un collegamento ferroviario fu superficialmente accantonata, né risulta all'interrogante che sia stato fatto in merito un approfondito studio di fattibilità e dei costi per un collegamento ferroviario transalpino sull'asse Nizza-Cuneo;

l'esclusione di un interlocutore importante come le Ferrovie dello Stato spa,

oltre a penalizzare la validità detta consultazione, risulta indicativa di una scelta pregiudiziale volta a presentare l'itinerario autostradale come unica soluzione fattibile;

nella relazione dell'ingegner Macori che accompagna il documento citato si dava per scontato che il collegamento dovesse essere autostradale;

lo studio rigoroso ed imparziale dell'opzione ferroviaria quale alternativa possibile alla soluzione autostradale dovrebbe costituire invece la premessa essenziale per la realizzazione del corridoio di trasporto, in prevalenza delle merci, fra Cuneo e Nizza dal momento che da oltre un decennio si riconosce la necessità di spostare merci e persone dalla strada alla ferrovia, essendo sempre più prevalenti le esigenze di tutela della salute, dell'ambiente, del risparmio energetico e del rispetto del territorio;

la valutazione d'impatto ambientale dovrebbe essere svolta prima e non contestualmente o dopo il progetto, affidandola a specialisti neutrali riuniti in un collegio autonomo, dopo essere stati scelti dagli enti pubblici interessati —:

se i Ministri interrogati non ritengano necessario rivalutare l'alternativa ferroviaria sotto ogni profilo di programma, di piano, di rapporto costi/benefici;

come sia possibile che il progetto Rac per l'autostrada Cuneo Nord-Borgo San Dalmazzo-svincolo di Roccavione, già bocciato in precedenza, venga disinvoltamente riproposto nella relazione Macori come parte integrante dell'itinerario Cuneo-Nizza;

se la chiara intenzione progettuale di collegare la Nizza-Cuneo alla contestata bretella autostradale Cuneo-Massimini A6, inopportunosamente approvata dal Consiglio dei ministri il 6 settembre 1994, collegamento che dovrebbe avvenire mediante un sottopasso di chilometri 4,6 della città di Cuneo, debba ancora considerarsi proponibile dopo la catastrofe alluvionale che ha sconvolto il Piemonte; tale bretella auto-

stradale infatti è stata prevista e progettata per un lungo tratto nell'area golenale a destra del fiume Stura di Demonte ed alla confluenza di questo con il torrente Gesso.
(5-00515)

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

dal dopoguerra si attende la riattivazione della linea ferroviaria Faenza-Firenze, importante collegamento per turisti, merci e passeggeri tra Ravenna e Firenze;

benché il completamento della linea faentina sia da vari anni tra i programmi approvati dal Governo, i lavori non sono mai iniziati;

oggi la vicenda si interseca con la cosiddetta «alta velocità», quadruplicamento della tratta Bologna-Firenze;

in sedi diverse e con diversi interlocutori l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa Necci ed il Ministro competente hanno garantito il completamento della linea entro il 1997 o il 1998 o il 2002;

esistono accordi sottoscritti che affermano che la ferrovia servirà a trasportare lo smarino dello scavo delle gallerie —:

a che punto sia la realizzazione dei programmi di riattivazione della linea ferroviaria faentina;

quali siano le intenzioni del Governo in merito ai tempi ed alle modalità di riattivazione;

quale ruolo svolga la linea citata in relazione al quadruplicamento della linea Bologna-Firenze.
(5-00516)

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

il rinnovo della convenzione tra le Ferrovie dello Stato e genio ferrovieri pre-

vede il ritorno della Chivasso-Aosta all'esercizio del personale delle medesime;

ciò avverrà al termine dei lavori di installazione degli impianti di controllo centralizzato del traffico (Ctc), già finanziati (undici miliardi di lire di spesa) da un ordine di servizio dell'amministratore delegato Necci;

la presenza del genio era di impedimento alla modernizzazione degli impianti; il Ctc permetterà non solo una velocizzazione della linea, ma soprattutto la renderà più sicura: se il Ctc fosse stato operativo il 10 giugno 1992, l'incidente di Calusco sarebbe stato evitato per l'intervento dei dispositivi di sicurezza;

gli articoli 4 e 6 della nuova convenzione tra Ferrovie dello Stato e genio ferroviari prevedono il trasferimento entro cinque anni dell'esercizio ferroviario del genio ferroviari sulle linee: Ferrara-Ravenna, Castelvolognese-Ravenna, Faenza-Lavezzola, Granarolo-Russi;

non si comprende la motivazione della gestione delle linee sopra indicate al genio ferroviari, un corpo militare che ha bisogno di esercitarsi in situazione di arretratezza tecnologica e di emergenza, mentre le linee in questione si configurano parte essenziale del servizio ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna e quindi da potenziare con una politica di modernizzazione tecnologica e di offerta qualificata per nuova utenza di passeggeri e merci;

la gestione militare di queste linee sarebbe equivalente ad un obiettivo declassamento ed alla loro eventuale parziale chiusura;

il genio militare potrebbe essere inviato a gestire linee dismesse e chiuse al traffico magari per un loro utilizzo parziale a scopo turistico —:

come intenda operare per evitare il grave danno alle linee ferroviarie emiliano-romagnole derivante, ad avviso dell'interrogante, dall'affidamento della loro gestione al genio militare. (5-00517)

GALLETTI. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei trasporti e della navigazione e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 4 luglio 1994, a pochi chilometri dalla stazione di Tarvisio sul confine italo-austriaco alcuni attivisti della associazione *Greenpeace* hanno bloccato un convoglio delle Ferrovie dello Stato di retto verso i territori della Ex-Jugoslavia;

il convoglio era costituito da vagoni per la cui coibentazione era stato utilizzato l'amianto, una sostanza gravemente cancerogena bandita in Italia da una legge del 1992;

nel 1983 fu varato un piano decennale di decoibentazione che avrebbe dovuto interessare 10.500 veicoli contaminati; tale piano tuttavia incontrò notevoli ostacoli per le proteste dei ferrovieri che non ritennero sufficienti le condizioni di sicurezza in cui avrebbero dovuto lavorare;

le Ferrovie dello Stato in un secondo tempo presero contatti con l'Ucraina ed altri paesi dell'Europa dell'est per disfarsi a basso prezzo dei vagoni che, smantellati in Italia, avrebbero comportato notevoli costi, dal momento che i rottami contenenti amianto sono considerati rifiuti tossici e nocivi, destinati esclusivamente a discariche specializzate;

secondo un rapporto di *Greenpeace* le carrozze che le Ferrovie dello Stato stanno cercando di trasferire all'estero per evitare la costosa decoibentazione sono circa duemilacinquecento, contenenti quasi duemila tonnellate di amianto; nei paesi dell'Europa orientale tali vagoni verrebbero utilizzati legalmente, non esistendo lo stesso divieto di utilizzo dell'amianto;

in molte stazioni italiane, tra le quali Napoli, Torre Annunziata e Gricignano-Teverola giacciono decine di vagoni contaminati, abbandonati in condizioni di estremo degrado e di pericolo per la salute dal momento che sono soggetti a perdite di questo materiale gravemente nocivo;

firmando la convenzione di Basilea nel 1989, entrata in vigore nel 1992, l'Italia si è impegnata a non esportare rifiuti contaminati verso paesi non Ocse;

quali provvedimenti i Ministri interrogati intendano prendere al più presto per sospendere gli invii illegali di materiale contaminato nei paesi non Ocse;

se il Ministro dei trasporti e della navigazione non ritenga opportuno fornire una mappatura dei vagoni contaminati, organizzando centri di raccolta in siti idonei ad una efficace « inertizzazione », garantendo la sicurezza e la salute dei cittadini, già esposti negli anni scorsi agli effetti cancerogeni dell'amianto;

a che punto sia il piano di decoibentazione delle diecimilacinquecento carrozze esistenti nel 1983;

se sia vero, come afferma l'associazione *Greenpeace*, che negli ultimi cinque anni dalle stazioni del nord Italia siano stati trasferiti all'estero oltre seimila tonnellate di amianto. (5-00518)

GALLETTI. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere _ premesso che:

la procura di Pesaro ha promosso un'indagine sulla vendita e diffusione illegale di *software* e sui crimini informatico-telematici;

nel corso dell'indagine è emerso che alcuni « pirati informatici » avevano nei loro archivi magnetici l'elenco di banche dati di reti telematiche, che, per statuto vietano qualsiasi forma di « *computer crime* »;

il ritrovamento di tali elenchi di banche dati di reti telematiche ha portato ad ispezioni e sequestri cautelativi di *hardware* e *software*;

rispetto alla recente legislazione a tutela del *software* si evince una carenza normativa e di direttive circa le metodiche di investigazione, per cui in presenza di tale lacuna le legittime finalità delle norme rischiano di ricevere attuazione per mezzo di indiscriminate perquisizioni del domicilio;

in specifico, le banche dati, che nulla hanno a che fare con la pirateria informatica, per il semplice fatto di essere utilizzate dai « pirati del *software* », possono quindi essere chiamate continuamente in causa, subendo frequenti perquisizioni, sequestro di *computer* e *modem*, blocco dell'attività —:

se i Ministri in indirizzo non ritengano, alla luce di quanto illustrato in premessa, di promuovere opportune forme di consultazione tra rappresentanti del consorzio che tutela il *copyright* sul *software*, rappresentanti delle principali reti telematiche (che in Italia si sono autoregolate contro l'illecita diffusione via *modem* del *software* stesso) ed esperti giuridici al fine sia di individuare criteri e modalità degli accertamenti connessi ad un'efficace attuazione delle norme a tutela del *software* sia di contemperare le esigenze della giustizia con la tutela dei diritti degli operatori e degli utenti di sistemi telematici. (5-00519)

GALLETTI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e navigazione.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:

il giorno 17 giugno 1994, nel porto di Ravenna, a seguito di segnalazione del Sismi la Guardia di finanza ha perquisito il mercantile greco *Galini* scoprendo che il carico, imbarcato a Beirut il 6 giugno precedente e destinato ad essere sbarcato in Siria, era costituito da 199 fusti blu contenenti seimila chilogrammi di *Methamidophos*, precedente prodotto altamente tossico le cui esalazioni provocano lesioni irrimediabili dei centri nervosi e che è letale in dosi di soli tre grammi;

il *Methamidophos* è un potentissimo diserbante spesso usato per fini bellici, essendo in grado di provocare la distruzione immediata di ogni forma di vegetazione e terribili ustioni sulle persone, che restano esposte a tale pericolo anche a distanza di diversi giorni dall'esplosione di bombe contenenti l'aggressivo chimico;

la sostanza era contenuta in bidoni sui quali erano apposte etichette con le scritte *Stermophos* e *Made in Italy*, indicazioni fasulle atte a nascondere la vera natura e provenienza del veleno;

il Sismi ha scoperto che il carico, una volta sbarcato in Italia, sarebbe stato fornito di falsi documenti italiani ed imbarcato nuovamente con destinazione Latakia in Siria, per poi finire in Iraq, paese sottoposto ad *embargo*;

il porto di Ravenna è un'area ad alto rischio e per tale ragione è stato sottoposto a studi di sicurezza;

il porto di Ravenna, per la sua conformazione che rende difficili i controlli, è stato spesso usato per traffici di ogni genere, dalle armi ai clandestini, alla droga, traffici che si sono intensificati in concomitanza con la guerra nella ex-Jugoslavia —;

che tipo di interventi i Ministri interessati intendano realizzare per impedire che sostanze così pericolose vengano trasportate, sotto falso nome, in giro per i mari italiani, spesso su mercantili prossimi alla demolizione, con grave pericolo di incidenti in grado di minacciare seriamente l'ambiente e la salute delle persone;

quali misure intendano prendere per impedire che i porti sull'Adriatico vengano utilizzati con relativa facilità dai trafficanti d'armi, di droga e di clandestini, per aggirare l'*embargo* che colpisce paesi lontani anche migliaia di chilometri. (5-00520)

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

a San Paolo del Brasile vive oltre un milione di abitanti di nazionalità italiana o di diretta origine italiana ed operano migliaia di imprese italo-brasiliane o con contatto diretto con l'Italia;

il consolato italiano è operativo solo nei giorni feriali, salvo il mercoledì; per-

tanto, l'accesso al pubblico è limitato a quattro giorni la settimana e solo per le ore antimeridiane;

conseguentemente si creano code, intasamenti, proteste di persone in attesa dell'apertura degli uffici già dalle prime ore del mattino;

tra la comunità imprenditoriale italiana è vista con soddisfazione l'attivazione promozionale svolta dai vertici del consolato, tradottasi in iniziative concrete e positive;

è desolante il livello di funzionalità degli uffici, del tutto insufficienti alle necessità per strutture ed organici, anche perché va considerato che su San Paolo gravitano italiani di tutto lo Stato per il disbrigo delle necessarie formalità burocratiche e consolari;

in aggiunta al perdurante stato di tensione causato dalle lunghe attese, si aggiunge un atteggiamento a volte maleducato e scostante, da parte degli addetti al ricevimento delle istanze, come personalmente l'interrogante ha potuto constatare in occasione di una recente visita *in loco*;

moltissimi connazionali sono di fatto spinti a non avere rapporti diretti con il consolato per mancanza di tempo e di possibilità, dando vita a rapporti indiretti attraverso apposite agenzie (i *despacianes*) che sono così di fatto diventate a pagamento le uniche vie per svolgere le pratiche, non senza sottolineare che appare evidente, e così è almeno apparso al sottoscritto, una certa volontà — da parte anche delle strutture consolari — a tenere rapporti preferenziali con questi ultimi —;

quale sia la struttura del consolato di San Paolo del Brasile e se sia ritenuta ed idonea alle necessità. In caso negativo, quali provvedimenti si intendano intraprendere e con quali tempi;

se risulti al Ministro interrogato l'esigenza di un acuto malessere nella nostra collettività locale per le carenze sopra denunciate e, soprattutto, se risulti confermata questa sorta di attività di interme-

diazione operante con le strutture del consolato (e, si teme, anche di altri nei maggiori centri, almeno brasiliani...) e, in caso affermativo, quali disposizioni si intendano prendere perché si evitino eventuali abusi;

se sia a conoscenza che, per alcune pratiche (come le denunce di nascite, decessi, iscrizione all'Aire eccetera), vi siano ritardi anche di due anni, con tutte le conseguenze che si possono immaginare sia per, i residenti nello Stato di San Paolo che per i comuni in Italia interessati alle necessarie registrazioni anagrafiche.

(5-00521)

URSO. — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale, e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

da anni l'Alitalia è investita da una crisi strutturale e gestionale che ha praticamente azzerato il capitale sociale della Compagnia per cui nell'ultima assemblea dei soci svoltasi lo scorso giugno 1996, l'Iri, azionista di maggioranza, ha varato un primo aumento di capitale sociale di mille miliardi interamente a carico dello Stato. Tra l'altro, la compagnia usufruisce dei provvedimenti di pensionamento anticipato per il proprio personale in esubero. In questi giorni, in azienda è in corso l'attuazione di una prima *tranche* di ritiri anticipati, resi possibili in base al decreto ministeriale n. 448, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 31 agosto 1996. Il costo di tale decreto, come riportato dalla stampa è stato valutato in 6,4 miliardi di lire nel 1995, in 22,8 miliardi nel 1996 e 27,4 miliardi nel 1997 —:

quali siano le motivazioni per cui, in data 15 maggio 1996, con strano tempismo rispetto all'elaborazione del piano triennale di ristrutturazione, avvenuto il 19 giugno 1996, l'Alitalia ha stipulato un accordo con le organizzazioni sindacali del comparto assistenti di volo Cgil, Cisl, Uil, Anpav, e Sulta, in cui è previsto il pagamento di un monte annuo complessivo di

ottomila giorni di permessi sindacali, con cifre che vanno dalle 65.000 alle 195.000 al giorno, oltre le correnti voci retributive, per cui l'assistente di volo sindacalista percepisce ogni mese una indennità di oltre quattro milioni di lire, che, sommata alle competenze contrattuali, supera di gran lunga la retribuzione dei colleghi in massimo impiego;

se non ritengano che tali erogazioni, inaccettabili dal punto di vista etico e contrattuale, non rappresentino una palese violazione del disposto dell'articolo 17 della legge n. 300 del 1970 (in materia di sindacati di comodo);

se non ritengano che tale costo, valutabile in svariati miliardi all'anno, sia compatibile con un piano di ristrutturazione in cui, oltre alla riduzione di organici, è prevista una ricapitalizzazione di tremila miliardi, in larga parte a carico della collettività, per cui a conti fatti è come se ogni cittadino italiano, vecchi e bambini compresi, sborsasse cinquanta mila lire a testa;

se per tali elargizioni sia prevista la defiscalizzazione degli oneri di legge del sessanta per cento così come avviene per parte delle indennità di volo e dei compensi forfettari all'estero del personale Alitalia (accordo ministri La Malfa del 1976);

se tali comportamenti, una volta accertati, siano in linea con la richiesta di approvazione del piano di ristrutturazione Alitalia da parte dell'Unione europea.

(5-00522)

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

sono state raccolte direttamente dall'interrogante (Russia 1994, Ucraina 1995, Moldavia 1996) testimonianze di cittadini di varie nazionalità appartenenti alla ex Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche che lamentavano inaccettabili lentezze e rinvii dell'ambasciata italiana a Mosca per il rilascio dei visti richiesti con regolare invito da parte di cittadini italiani;

risulta inoltre all'interrogante che molte di queste persone « cedevano » a tali « lentezze burocratiche italiane » abbandonando l'impresa per scadenza dei termini, altre, più spesso, pagando tali visti summenzionati una cifra oscillante dai 500 ai 1.500 dollari Usa, talora anche sottostando a ricatti sessuali —:

se sia a conoscenza che simili aberranti pratiche avvengano a Mosca od in altre ambasciate italiane, specialmente di paesi extracomunitari, e quali provvedimenti intenda adottare per eliminare e prevenire tali inqualificabili comportamenti. (5-00523)

SINISCALCHI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

è in atto a Napoli una agitazione sindacale da parte dei lavoratori della giustizia affinché le ore di straordinario siano riconosciute ai fini pensionistici e di anzianità di servizio, oltre al lavoro cosiddetto « usurante », come previsto dalla legge n. 29 del 1995;

nel corso della agitazione menzionata si sottolinea che un lavoratore che svolge un'attività che superi le sei ore lavorative andrà in pensione prima rispetto a quello che svolge le sole sei ore lavorative, al di là del lavoro usurante che la stessa attività comporta;

vengono lamentate inefficienze della dirigenza in merito alle necessità di distinguere funzione giurisdizionale sia del collaboratore di cancelleria che dell'assistente giudiziario, con i gravosi compiti di documentazione, assistenza ed autenticazione;

i lavoratori del settimo livello da anni rivendicano il passaggio all'ottavo livello, così come l'apertura alla dirigenza per meriti e titoli con un minimo di venticinque anni di servizio effettivi —:

quali interventi si intendano attuare in relazione alle istanze dei lavoratori della giustizia come prospettate. (5-00524)

ARMANDO VENETO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

a causa del trasferimento contemporaneo di numerosi magistrati, il tribunale di Palmi è venuto improvvisamente a trovarsi con soli cinque magistrati, sui quattordici in organico, oltre ai quattro presidenti;

ciò rende ingovernabile la giustizia su un vasto territorio, che comprende circa 170.000 abitanti e 33 comuni, e che ha — purtroppo — un elevato tasso di criminalità e di delitti;

in particolare le due sezioni di corte di assise, delle quali è stata garantita l'operatività fino alla conclusione di due *maxi*-processi in corso, non potranno assolutamente garantire lo svolgimento di altri processi, tra i quali stanno per sopraggiungere quelli attinenti le operazioni di polizia denominate « Smirne » e « Taurus », con decine di imputati detenuti. Ciò perché, divenendo operativi i trasferimenti dei due giudici *a latere* attualmente in servizio (bloccati proprio fino all'espletamento dei processi in corso), non è disponibile alcun magistrato che possa sostituirli:

quanto alla sezione penale (unica per necessità, pur apparendo indispensabile che funzioni a pieno regime una seconda sezione), essa potrà giovare di due soli magistrati (oltre il presidente); questa unica formazione dovrà tenere tre udienze settimanali, oltre le udienze straordinarie del processo cosiddette « Sava » con oltre cento imputati;

è inutile aggiungere altro, per ipotizzare la totale paralisi del settore ed il rinvio della trattazione dei processi agli anni successivi a quello in corso;

le note più dolenti vengono infine dall'ufficio del Gip che rimane con un unico magistrato; e ciò malgrado che l'organico completo dell'ufficio del pubblico ministero garantisca un flusso costante ed elevato di atti che il Gip deve esaminare;

quanto alla sezione civile, essa potrà giovare di due soli magistrati, che do-

vranno gestire fallimenti, esecuzioni, procedimenti civili, eccetera, con la chiara impossibilità di tenere testa anche alle sole urgenze. Ciò aggrava il problema complessivo della giustizia sul territorio, poiché accelera processi di disimpegno dall'uso dei canali ordinari e fa emergere metodi alternativi (tutti illeciti e volano di più ampie e gravi forme di illegalità), ai quali i cittadini sono costretti a rivolgersi per la tutela dei loro diritti;

né il previsto invio di quattro uditori di prima nomina (che dovrebbero insediarsi a novembre) sembra poter risolvere il problema esposto, sia perché la risposta ai trasferimenti « di massa » è numericamente debole ed incongrua (rimarrebbero pur sempre cinque posti di organico scoperti su quattordici, per una percentuale pari a circa il 40 per cento), sia per la inesperienza degli uditori, fisiologica, ma tuttavia indiscutibile, sia perché, quali uditori, non possono comporre le corti di assise;

vero è che i problemi della giustizia non si risolvono destinando risorse, giudici e personale agli uffici; ma questi elementi sono preliminari ed indispensabili perché il problema giustizia venga correttamente affrontato, specie in alcune aree del paese —

quali provvedimenti il Ministro interrogato intenda adottare perché il tribunale di Palmi possa in tempi brevi avere la copertura di tutti i posti in organico, mediante magistrati che possano ricostituire le condizioni da cui una battaglia per la legalità, seria e credibile deve partire;

sul piano più generale, come intenda operare perché un meccanismo agile e di immediata applicazione, non privi le sedi giudiziarie di addetti alle funzioni giurisdizionali, fino a tanto che non sia stata garantita la copertura del posto che il trasferimento renderebbe vacante.

(5-00525)

CALZAVARA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:

di recente il presidente del Co.Ba.R. della legione della Guardia di finanza di

Trieste si è dimesso, dopo aver avuto acceso colloquio con il comandante della legione;

le ragioni di tali dimissioni prendono origine dalla indisponibilità, manifestata verbalmente dal comandante di legione, ad autorizzare lo stesso consiglio di rappresentanza a svolgere le riunioni presso i vari reparti in cui è articolata la legione, ritenendo questi che il Co.Ba.R. debba riunirsi normalmente solo presso il reparto comando di Trieste;

in seguito, il comandante di legione avrebbe affermato che il presidente del Co.Ba.R. aveva travisato le sue affermazioni, pur ribadendo che le riunioni del Co.Ba.R. debbano svolgersi presso la sede del comando legione —

se sia a conoscenza delle altre iniziative poste in essere dal colonnello Umberto Picciafuochi, quali: 1) il trasferimento di ben quattro delegati del Co.Ba.R. senza apparente o giustificato motivo se non quella della classica locuzione stereotipata « esigenze di servizio », e che a seguito di tale atto, per uno di questi rappresentanti — il vicebrigadiere Saverio Di Viccaro — siano insorte complicazioni del suo già precario stato di salute; 2) l'omessa trasmissione al Co.I.R. di una delibera con la quale il Co.Ba.R. chiedeva al Co.Ce.R. una valutazione sulla motivazione con la quale il comandante di legione negava la possibilità di riunire l'organo di rappresentanza presso rimanenti reparti della legione di Trieste; 3) la convocazione del Co.Ba.R. da parte dello stesso comandante di legione senza aver preventivamente concordato con il comitato di presidenza tale riunione, riunione nella quale, peraltro, avrebbe anche svolto le funzioni di presidente dell'organo di rappresentanza, contravvenendo in tal modo alla legge n. 382 del 1978, oltre ad inficiare la neutralità e la terzietà del consiglio di base di rappresentanza;

se ritenga opportuno: a) intraprendere iniziative al fine di ristabilire la corretta dialettica democratica all'interno del comando legione di Trieste; b) intervenire

sul comando generale perché vengano rimossi gli ostacoli che si frappongono al corretto funzionamento degli organi di rappresentanza, al fine di garantirne l'autonomia e l'imparzialità; c) promuovere un'azione disciplinare nei riguardi del colonnello Umberto Picciafuochi, azione che sia anche di monito per quanti in futuro dovessero assumere analoghe iniziative, ponendo, in tal modo, fuori dalla legalità i comandi di un corpo che, al contrario, dovrebbe essere posto a presidio e tutela della legalità, della trasparenza e della democrazia. (5-00526)

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

il comune di Castelvetro Piacentino (PC) con delibera n. 28 del 5 luglio 1991 approvava il progetto generale di risanamento del Bacino Cava Fontana - collettori ed impianto di depurazione di Castelvetro Piacentino;

con riferimento anche alle delibere Cipe 21 gennaio 1993 e 3 agosto 1994, al comune di Castelvetro Piacentino risulta assegnato un contributo di lire due miliardi e novecento milioni per la realizzazione delle opere previste dal secondo lotto del progetto citato —:

se il Ministero dell'ambiente, in particolare mediante il servizio Ars, intenda autorizzare la regione Emilia-Romagna all'erogazione effettiva del finanziamento, stante l'indifferibilità dell'opera, indipendentemente dalla reale disponibilità di cassa. (5-00527)

LUCCHESI. — *Al Ministro per la solidarietà sociale.* — Per conoscere:

se abbia espletato indagini sulla miriade di associazioni sul volontariato;

quale sia il numero di queste associazioni e se esse siano tenute a rendere pubblici i propri bilanci, da cui risultino i finanziamenti pubblici e privati che ottengono;

se non ritenga di intervenire per fare chiarezza e per verificare che non vi siano, dietro le varie forme di associazioni casi di chi intenda speculare e trarne profitto anche con arricchimenti illeciti.

È noto che alcune associazioni, che ottengono contributi dallo Stato, dalle regioni, dalle provincie e dai comuni, nonché da enti vari e da privati, addirittura offrono piantine con libera offerta che va dalle lire diecimila in su, senza dare poi alcuna giustificazione sul ricavato, né iscrivere la somma sui bilanci, che non vengono neanche predisposti. Regna, quindi, il caos totale ed una qualche disciplina si impone;

se intende predisporre un piano per regolare tali attività, onde evitare speculazioni ed illeciti;

se intenda compiere una indagine profonda e sollecita, riferendone al Parlamento. (5-00528)

VALPIANA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere, premesso che:

nel settembre 1994 l'interrogante aveva presentato un'interrogazione agli allora Ministri delle risorse agricole, dell'industria e del lavoro sulla vicenda dell'ex CAVEN - Pollo Arena di Nogarole Rocca (Verona), ma senza mai ottenere risposta;

si tratta di un'annosa vicenda che vede coinvolti gli operai dell'ex CAVEN - Pollo Arena di Nogarole Rocca, che già svolse un ruolo chiave nell'economia veronese e da oltre due anni si trova in piena crisi, con profonde ripercussioni sull'economia dell'intera provincia, coinvolgendo vaste porzioni del mondo dell'agricoltura e dell'allevamento locale, oltre ai circa settecento lavoratori già in cassa integrazione;

in questi anni numerosi sono stati i tentativi di risolvere la questione, ma tutti si sono arenati tra mille difficoltà;

gli effetti di una simile situazione si stanno facendo sempre più seri per la vita dei lavoratori, che si trovano attualmente

in una situazione drammatica: da oltre due anni lottano per gli ammortizzatori sociali e ora hanno vista bocciata dalla Commissione tecnica per ben due volte, il 14 maggio 1996 e il 4 luglio 1996, la richiesta di ulteriori sei mesi di cassa integrazione, dal 6 maggio al 6 novembre;

per centinaia di operai della ex CAVEN, in particolare i più anziani, si tratta di una situazione gravissima anche ai fini pensionistici e del trattamento di fine rapporto —:

quali siano le attuali reali prospettive per i lavoratori del gruppo;

se possa essere rivista la decisione circa la concessione della proroga della cassa integrazione;

quale sia attualmente il comportamento della proprietà in merito alla vicenda e quale il suo apporto nella ricerca di soluzioni meno penalizzanti per i lavoratori che si sentono abbandonati e in balia di un futuro incerto che li vede pagare un prezzo troppo elevato.

(5-00529)

BERSELLI. — *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e dell'interno.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:

venerdì 6 settembre 1996 era programmata su Rai2 la trasmissione televisiva « Dossier », relativa alla tragedia delle foibe;

tale trasmissione è stata disturbata da interferenze che non ne hanno consentito la ricezione nella zona di Bologna ed in altre parti dell'Emilia-Romagna;

al termine della trasmissione, qualcuno ha telefonato annunciando la presenza di una bomba in un ufficio della Rai ed un quarto d'ora dopo un incendio doloso ha distrutto un cassonetto dei rifiuti nel cortile interno;

alle ore 2 del 9 settembre, vi è stato un attentato alla sede Rai di Bologna che ha cagionato un incendio di vaste propor-

zioni, che ha distrutto otto autovetture dell'azienda che si trovavano in un garage sotterraneo della sede regionale di via Michelino e ne ha danneggiate un'altra ventina;

le vetture bruciate costituivano l'intero parco-macchine del Miaf, la struttura che si occupa della manutenzione dell'impianto di alta frequenza;

mezz'ora dopo la scoperta dell'incendio, un uomo ha rivendicato l'attentato dicendo testualmente: « Questo è molto meglio dell'altra sera. Vi faremo finire tutti come quelli delle foibe » —:

quali siano state le cause dei gravi disturbi alla ricezione nella zona di Bologna della trasmissione « Dossier » sulle foibe di venerdì 6 settembre e se si sia trattato di una interferenza dolosa posta in essere da chi per cinquant'anni ha negato la realtà degli stermini di parte dei comunisti, prima e dopo il 25 aprile 1945;

se non ritenga opportuno che sia mandata nuovamente in onda la trasmissione sulle foibe su tutte e tre le reti televisive nazionali in prima serata, come risposta democratica al gravissimo attentato incendiario posto in essere da un'organizzazione eversiva che sembra operare anche all'interno dell'azienda, dal momento che l'uomo che ha appiccato l'incendio conosceva molto bene il palazzo bolognese della Rai, essendo impossibile per un estraneo entrare nel relativo garage;

come possa conciliarsi il comunicato ufficiale con cui la Rai minimizza stranamente l'attentato incendiario (« pare che si sia trattato di un gesto individuale e comunque i danni sono limitati ad alcune utilitarie ») con la dichiarazione responsabile del procuratore della Repubblica presso il tribunale di Bologna dottor Ennio Fortuna, che ha aperto doverosamente un'inchiesta in merito (« difficile pensare che ad agire sia stata una sola persona. Potremmo trovarci di fronte ad un'associazione sovversiva »);

se non ritenga di aprire urgentemente un'inchiesta all'interno della sede Rai di Bologna in riferimento agli episodi di cui sopra. (5-00530)

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

nel 1992 l'Unione europea e l'Italia hanno ufficialmente riconosciuto il governo della Repubblica della Georgia, ex repubblica sovietica della zona caucasica, con oltre cinque milioni e mezzo di abitanti;

fino al 1921 il nostro Paese aveva nella capitale, Tbilisi, propria ambasciata, fino a quando, cioè, il paese fu annesso all'Urss;

dal 1995 è operativa a Roma l'ambasciata georgiana, con relativo accredito diplomatico dell'ambasciatore straordinario e plenipotenziario S.E. Beglar Tavartkiladze;

in questi anni si vanno moltiplicando i rapporti tra i due Stati, come dimostrato anche dalla prima mostra campionaria dei prodotti italiani, che si terrà a Tbilisi dal 25 al 30 settembre 1996, presenti oltre cento espositori italiani di alto livello, interessati all'apertura di questi nuovi mercati;

in Georgia non esiste invece alcuna rappresentanza diplomatica italiana, e le funzioni di ambasciatore vengono svolte dal nostro ambasciatore a Mosca, distante circa tremila chilometri da Tbilisi, ovvero la stessa distanza tra la Georgia e l'Italia, con comprensibili difficoltà anche solo per l'emissione dei visti e dei più semplici rapporti commerciali;

a Tbilisi sono presenti con proprie ambasciate tutti gli altri paesi del G7, nonché numerosi altri paesi europei —:

se non ritenga opportuno avviare l'apertura di una nostra rappresentanza diplomatica in Georgia, che allinei il nostro paese a tutte le altre principali nazioni europee e del mondo. (5-00531)

GALLETTI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:

il centro controllo emissioni radioelettriche di Bologna, organo del ministero delle poste e delle telecomunicazioni, avrebbe effettuato, nel periodo ottobre 1994-marzo 1995, numerosi controlli sulla struttura dei collegamenti radioelettrici in ponte radio terrestri delle emittenti televisive private Canale 5, Italia 1, Rete 4, Telepiù 1, Telepiù 2, Telepiù 3;

il ministero delle poste e telecomunicazioni è a conoscenza dell'esposto-denuncia, inoltratogli in data 20 gennaio 1995 dal signor Brundi Andrea nato a Firenze il 13 gennaio 1947 e residente a Cortona (AR), in cui si denuncia l'utilizzo di frequenze di trasferimento di ponti radio terrestri riferibili ai controlli citati al punto precedente, che non risultano autorizzati né ricadono nella gamma delle frequenze autorizzabili;

gli specifici controlli delle tratte in uso delle emittenti in oggetto avrebbero evidenziato una diffusa difformità con quanto denunciato dalle emittenti stesse ai sensi della legge 6 agosto 1990, n. 223, e successive modificazioni;

in sostanza duecento-trecento verbali di accertamento tecnico e contestazione segnalerebbero l'utilizzo diffuso di « frequenze ponte » abusive, non autorizzate ai sensi della « legge Mammi », e di frequenze che, pur autorizzate ai sensi della medesima legge, sono state variate successivamente, senza alcuna autorizzazione preventiva (fatto questo che comporterebbe, come *extrema ratio*, la disattivazione dell'impianto);

si tratterebbe di « dorsali » che trasferiscono la normale programmazione sul territorio nazionale, dalle sedi di messa in onda, e di « dorsali di servizio » (utilizzate indifferentemente, in palese violazione di legge, per il transito della programmazione televisiva delle tre reti Fininvest) che permettono il collegamento dei centri di produzione di Milano e di Roma, e delle sedi

regionali (per mezzo di questi ponti si collegherebbero con e tramite l'Emilia Romagna, la Lombardia, il Veneto, la Toscana e le Marche);

questi ponti, con frequenze differenti da quelle riportate nelle concessioni delle citate emittenti, o accesi *ex novo*, senza alcuna concessione, sarebbero gestiti da un'unica società, la « elettronica industriale », sia per le tre reti Fininvest che per le tre reti Telepiù;

parrebbe quindi che l'utilizzo delle frequenze da ritenersi abusive avvenga da parte della suddetta società, in assenza di concessione e quindi in palese violazione della normativa vigente —:

se il direttore del ministero delle poste e delle telecomunicazioni servizi radioelettrici (già circolo delle costruzioni telegrafiche e telefoniche), III reparto di Bologna, abbia eseguito gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, ivi compresa la trasmissione dei verbali riportanti le violazioni di competenza all'autorità giudiziaria, e se, in caso contrario, tale fatto configuri comportamenti omissivi;

quali provvedimenti il Ministro intenda adottare per garantire il rispetto della legge n. 223 del 1990, con particolare riferimento all'articolo 32 nonché agli articoli 30 e 31, che prevedono sanzioni penali ed amministrative, nonché la disattivazione degli impianti abusivi;

quali decisioni intenda assumere per l'inosservanza di quanto indicato negli atti di concessione, emessi ai sensi della legge n. 422 del 1993, di conversione del decreto-legge n. 323 del 1993, nella parte in cui si dispone il divieto alla concessionaria di apportare modifiche alla funzionalità tecnico-operativa degli impianti di radiodiffusione e dei relativi collegamenti di telecomunicazione non preventivamente autorizzati. (5-00532)

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

da notizie apparse sul *Sole 24-Ore* del 4 ottobre 1995, si apprende che l'Associa-

zione costruttori romani (Acer) ha presentato ricorso all'Autorità *antitrust* « perché venga avviata un'indagine conoscitiva per verificare se nei comportamenti del consorzio Iricav Uno possano ravvisarsi gli estremi della fattispecie di abuso di posizione dominante »;

l'Acer contesta al consorzio Iricav Uno (cui partecipano le società Condotte, Ansaldo trasporti, Vianini, Icla, Astaldi, Italstrade, Ccc, Fintecna), *general contractor* impegnato a realizzare la tratta Roma-Napoli della linea ferroviaria ad alta velocità, irregolarità riguardanti le gare effettuate sul quaranta per cento dei lavori che devono essere affidati dal *general contractor* al libero mercato, in conformità con i vincoli fissati dal Consiglio di Stato e dall'*antitrust*; sui bandi di gara pubblicati pare siano state scorporate, dalle opere mandate in gara, determinate lavorazioni e forniture, incidendosi in tal modo sull'unitarietà dell'opera stessa e del relativo processo produttivo; avrebbe avuto luogo così un eccessivo frazionamento delle opere, in contrasto con la direttiva 93/38/CEE, per relegare le imprese vincitrici a ruoli del tutto marginali, limitati a realizzare opere incomplete, prive di materiali essenziali o ridotte alla mera posa in opera di elementi specifici;

il secondo profilo contestato riguarda i riflessi che l'individuazione delle opere all'interno della quota del quaranta per cento può avere nei confronti di imprese strutturalmente e dimensionalmente equivalenti a quelle che costituiscono i consorzi *general contractor*; secondo l'Acer, senza tagli di appalti di grande dimensione queste imprese rischiano di restare fuori per sempre dal mercato delle opere pubbliche per non essere riuscite a rientrare nei consorzi *general contractor* formati in modo discrezionale e prescelti dalla Tav grazie a trattative private;

il terzo e più grave punto contestato che, se accertato dall'Autorità *antitrust*, configurerebbe, a parere dell'interrogante, un comportamento da segnalare alla procura della Repubblica, riguarderebbe la

presunta violazione della legislazione antimafia (legge n. 55 del 1990) sul subappalto: l'Acer chiede infatti all'Autorità *antitrust* di accertare se il consorzio stia provvedendo illegittimamente alla determinazione dei prezzi di aggiudicazione, che presentano un ribasso maggiore del 20 per cento rispetto ai prezzi di affidamento vantati dal *general contractor*; questo comportamento, relativo al sessanta per cento dei lavori che il *general contractor* può realizzare direttamente, comporterebbe violazione delle norme antimafia sul subappalto;

il progetto Tav, per il quale sono previsti 27.000 miliardi elencati nel libro bianco di Dini, costituirebbe, secondo l'Acer, un mercato in cui solo pochi grandi gruppi concentrano nelle loro mani grandi concessioni di progettazione, gestione e costruzione, dispensando poi con grande discrezionalità i lavori agli altri; tale mercato non sarebbe né auspicabile né produttivo, sia da un punto di vista dell'economia del sistema, sia da quello della pluralità di soggetti che devono essere presenti sul mercato per assicurare la concorrenza e permettere la trasparenza, impedendo il ripetersi di strutture tipo Italstat del passato —

se tali notizie corrispondano al vero;

quali provvedimenti, in caso affermativo, il Ministro intenda adottare per ristabilire la legalità. (5-00533)

GALLETTI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

le ultime neviccate stagionali hanno messo in crisi la mobilità di auto e Tir sull'autostrada A1 tra Bologna e Firenze e tra Bologna e Modena, nonostante la società Autostrade fosse stata preavvertita degli eventi meteo incombenti;

la società Autostrade, concessionaria di un servizio pubblico, ha dimostrato grave incapacità ad intervenire in via preventiva nel limitare il numero dei Tir am-

messi ai caselli di ingresso e grande imperizia nelle attività di soccorso e mancata assistenza ai camionisti ed automobilisti bloccati;

l'unica preoccupazione è stata quella di far pagare il pedaggio e di scaricare le proprie evidenti inadempienze sulla necessità di costruzione della cosiddetta « variante di valico », panacea di tutti i mali e condono di tutti gli errori —

se il Governo non ritenga necessario, da subito, rivedere la concessione a società Autostrade, imponendo *standard* di qualità, manutenzione e sicurezza, in assenza dei quali occorre revocare la concessione di un bene pubblico pagato dallo Stato;

se il Governo non ritenga, da subito, emanare misure per ridurre il numero di Tir sull'autosole trasferendo le merci su ferrovia, sul cabotaggio, su altre arterie stradali e autostradali (E45 Autocisa) per decongestionare la tratta in questione;

se il Governo intenda predisporre con la società Autostrade un piano organico e non episodico per la sicurezza degli utenti delle autostrade in presenza di normali eventi climatici e meteorologici come neve, nebbia, ghiaccio che ogni anno in particolare in Emilia-Romagna, nei mesi di dicembre e gennaio, provocano incidenti mortali e gravi disagi. (5-00534)

NARDINI, MAURA COSSUTTA, SAIA e VALPIANA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 724 del 23 dicembre 1994 prevede che le regioni entro il 31 dicembre 1996 provvedano al definitivo superamento degli ospedali psichiatrici presenti sul territorio;

in Calabria esiste un ospedale psichiatrico, ubicato nel comune di Girifalco, che ospita circa duecento pazienti;

la giunta regionale, con delibera esecutiva n. 7282 del 19 dicembre 1995, ha approvato il progetto di superamento del residuo manicomiale di Girifalco;

per la esecuzione di tale progetto ha nominato il dottor Mario Nicotera, in servizio a Girifalco dal 1° gennaio 1996;

pare che, a tutt'oggi, non esista un progetto esecutivo, approvato dalla Asl e dalla giunta regionale, che indichi modi, tempi e risoluzioni per il superamento del manicomio di Girifalco, ed indichi in maniera precisa, sulla avvenuta valutazione dei bisogni dei pazienti, il numero delle comunità protette, delle residenze sanitarie assistenziali, delle eventuali comunità terapeutiche necessarie per assistere e curare tutti gli attuali ospiti di Girifalco;

esiste una proposta di progetto operativo, valutazione, riabilitazione ed integrazione sociale dei pazienti di Girifalco e la relativa richiesta di supporto economico, inviata in data 8 febbraio 1996 dal dottor Mario Nicotera all'attenzione del Presidente della giunta regionale e pare, mai recepita;

a tutt'oggi le condizioni di vita i livelli di assistenza e di cura dei pazienti di Girifalco non hanno subito nessun mutamento positivo, anzi, sono addirittura peggiorate, come si evince non solo da visite presso l'ex manicomio compiute dai sottoscritti, ma anche da una relazione inviata qualche mese fa al presidente della giunta regionale e al dottor Bulotta, direttore generale dell'Asl n. 7, dal dottor Mario Nicotera. Nello specifico vi è a Girifalco, così come denunciato dalla suddetta relazione, l'assoluta mancanza di manutenzione di tutti i locali, il mancato funzionamento del riscaldamento, l'insufficiente erogazione di acqua calda, l'inadeguato e approssimativo approvvigionamento di biancheria, il trasporto con mezzi inadeguati dal punto di vista igienico sanitario dei pasti, personale paramedico e ausiliario al di sotto dei minimi previsti in rapporto al numero dei degenti, un numero inadeguato di medici e l'assenza di altro personale qualificato per la cura e la riabilitazione dei pazienti psichiatrici;

dal racconto degli operatori, così come dalla succitata relazione, si evidenziano anche gravi problemi sanitari per i

pazienti a causa delle loro condizioni di vita e di assistenza (assideramento, denutrizione, malattie infettive);

pare che nessuna delle autorità responsabili per Girifalco (regione, Asl, direttore del progetto esecutivo) si assuma per tempo e con efficacia le sue responsabilità;

la nuova struttura dove attualmente sono ospitati i degenti si presenta completamente inadeguata ad accogliere strutture alternative al manicomio (Rsa, comunità protette, comunità terapeutiche);

la vecchia struttura, sgomberata perché fatiscente e pericolante, è rimasta tale;

della vicenda dei lavori di ristrutturazione di tale struttura, iniziati e mai completati per rescissione del contratto con la ditta appaltatrice, non è possibile, nonostante ne sia stata fatta formale richiesta, avere nessuna documentazione, né alla Asl, né all'assessorato regionale alla sanità —:

se sia a conoscenza dei fatti sopra esposti;

quali iniziative intenda assumere presso la giunta regionale perché sia garantito entro il 3 dicembre 1996 il superamento dell'ospedale psichiatrico di Girifalco;

quali siano gli strumenti operativi, le risorse e i progetti esecutivi per dare seguito e concretezza al progetto di massima approvato nel dicembre 1995;

che giudizio esprima sull'operato del dottor Nicotera e quale collaborazione e mezzi ha fornito allo stesso per consentirgli di realizzare le sue proposte;

se intenda fornire tutte le notizie in suo possesso sui lavori di ristrutturazione della vecchia struttura dell'ospedale psichiatrico di Girifalco, sui fondi già spesi per tali lavori e sul quantitativo dei fondi impegnati e non utilizzati. (5-00535)

FEI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

ad una precedente interrogazione, del 23 luglio 1996 (n. 5-00216, Ispezioni tributarie - definizione termini usati), il Governo ha risposto presso la Commissione finanze in modo non soddisfacente per l'interrogante;

si considerano valide, nella stessa interrogazione, le definizioni lessicali date alle parole « evasione » ed « evasore »;

il Ministro Visco, poco dopo il suo insediamento presso il dicastero delle finanze, ha definito « evasori » i cittadini del nord e nord-est sottoposti a controlli fiscali di massa (come riportato dalla stampa quotidiana);

l'interrogante considera un abuso l'uso dell'espressione « evasione » ed « evasore » e una inammissibile prematura affermazione di colpevolezza dei cittadini, in violazione dell'articolo 27 della Carta costituzionale —:

se il Ministro interrogato intenda scusarsi nei confronti dei cittadini del nord e nord-est per averli offesi con le sue incaute esternazioni. (5-00536)

FOTI. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il comitato interministeriale per la programmazione economica, con deliberazione del 12 luglio 1996 (pubblicata il 27 luglio 1996 nella *Gazzetta Ufficiale* n. 175) ha ripartito la somma per la realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle aree depresse del territorio nazionale;

la predetta delibera prevede che il Cipe « provvederà alla quantificazione degli importi da imputare alle singole linee di intervento, sulla base delle motivate proposte delle amministrazioni competenti da trasmettere entro il 3 agosto 1996 », ed, inoltre, che « a corredo delle proposte dovranno essere proposte apposite schede

che evidenzino, per ciascuna tipologia di intervento, i finanziamenti già ottenuti, le risorse impegnate e quelle ancora disponibili, lo stato di attuazione dei programmi in precedenza finanziati », ed infine che « i suddetti programmi e progetti di investimento saranno proposti al Cipe entro il 14 settembre dalle competenti amministrazioni centrali o regionali » —:

se non ritenga indispensabile sollecitare presso il Cipe la proroga del termine del 14 settembre 1996, sia per la nebulosità delle procedure previste dalla citata delibera, sia perché non è ammissibile che l'attivazione di programmi per oltre diecimila miliardi sia subordinata a termini temporali del tutto inadeguati, il che fa presupporre che soltanto le amministrazioni centrali o regionali « bene informate » potranno beneficiarne. (5-00537)

FOTI. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei trasporti e della navigazione e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

ormai da diverso tempo lungo i binari morti di alcune stazioni ferroviarie della provincia di Piacenza sono garati rotabili contenenti amianto;

il gruppo dipartimentale amianto dell'Azienda unità sanitaria locale di Piacenza ha esaminato sessantasette vagoni ferroviari, rappresentando i seguenti risultati: otto rotabili (tre allocati presso la stazione di Castelvetro, due presso quella di Sarmato e tre presso quella di Rottofreno) versano in uno stato di conservazione « pessimo », e ne è stato consigliato il confinamento; trentuno rotabili (cinque allocati presso la stazione di Castelvetro, due presso quella di Caorso, due presso quella di Piacenza, dieci presso quella di Sarmato, dodici presso quella di Rottofreno) sono stati giudicati in « scarso » stato di conservazione, e sono stati consigliati controlli accurati ed eventuali interventi manutentivi;

risulta che l'Ente ferrovie dello Stato abbia adottato un piano di sicurezza esteso a tutto il territorio nazionale che risulta

sostanzialmente generico, non contenendo una valutazione puntuale dello stato oggettivo in cui versano i singoli rotabili in relazione alla presenza di amianto (dislocazione, tipologia, stato di conservazione), del loro stato di degrado, dell'area nella quale sono garati anche in relazione alla presenza di centri abitati —:

quali urgenti iniziative intenda assumere il Governo per chiedere all'Ente ferrovie dello Stato l'immediata rimozione dei vagoni collocati nelle predette stazioni ferroviarie della provincia di Piacenza e, più in generale, in tutte quelle stazioni ove si possano riscontrare situazioni analoghe a quelle più sopra evidenziate. (5-00538)

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

il comando regionale militare del nord est, nel dar seguito al progetto di riordino dell'Esercito secondo il nuovo modello di difesa, ha stabilito in data 15 marzo 1996 (prot. n. 1223/930) di trasformare e rideterminare il quinto battaglione logistico di manovra « Euganeo », sito presso la caserma « Salsa » a Treviso;

se da una parte, è certo, per la città di Treviso sarà vantaggioso poter usufruire, in futuro, dell'ampia area ove attualmente insiste la caserma « Salsa », dall'altra risulta incomprensibile perché il comando regione militare nord est non abbia proseguito nella scelta originaria di spostare il quinto « Euganeo » presso la caserma « Cadorin », sita ugualmente a Treviso, che attualmente dispone di un organico di circa trecentocinquanta uomini, fronte di una capienza di ben duemila uomini, ma ha deciso, inspiegabilmente, di sopprimere il quinto « Euganeo » affinché venga creato un nuovo Re.Lo.Re. a Montorio Veronese (VR), sulle ceneri del quattordicesimo autogruppo « Flavia »;

sarebbe interessante, inoltre, capire il senso logico di tale operazione anche perché, inizialmente, era stato deciso di spostare il ripetuto quinto « Euganeo » (che ha circa 680 uomini) dalla caserma « Salsa »

alla « Cadorin », in quanto era previsto un ampliamento dell'organico di quest'ultimo. Ora, invece, si decide addirittura di sopprimere il quinto « Euganeo » ed inviare la maggior parte degli organici presso il quattordicesimo autogruppo, « Flavia », il quale attualmente dispone di un organico di circa centotrenta uomini in una caserma che, per la maggior parte, risulta essere inattiva da circa otto anni e che, per essere predisposta ad accogliere i mezzi del quinto « Euganeo », abbisognerà di ingenti investimenti e non certo di cinquanta milioni, come qualcuno si ostina ad affermare;

non ci si può esimere dal sottolineare come il quinto « Euganeo » sia un reparto logistico specializzato nei rifornimenti nazionali ed internazionali, specializzazione che gli ha permesso di operare in Albania, Somalia e Bosnia e che, in tutte queste occasioni, i cento autocarri di cui dispone sono stati imbarcati presso il porto di Venezia. Risulta, pertanto, evidente come lo spostamento presso Verona del predetto battaglione risulti essere totalmente antieconomico ed irrazionale, dato che Treviso dista solo venticinque chilometri da Venezia, mentre Montorio Veronese ne dista centocinquanta;

va da ultimo evidenziato anche il lato umano di tutta la questione, visto che si decide di smembrare un battaglione altamente specializzato e di distribuire i suoi circa 680 uomini in tutta la regione, e ciò solo per accontentare circa centotrenta uomini in servizio presso il quattordicesimo autogruppo « Flavia » —:

quale risparmio economico si otterrà (anche predisponendo al riguardo una tabella comparativa) dalla soppressione del quinto « Euganeo » e dalla sua ricostituzione a Montorio Veronese, rispetto alla prima ipotesi che prevedeva, logicamente, il semplice spostamento del quinto « Euganeo » presso la caserma « Cadorin » di Treviso, vista la specifica peculiarità del Re.Lo.Re.;

quali nuovi fatti siano emersi presso il comando regionale militare nord est tra

il 7 febbraio 1996 (data del primo documento) ed il 15 marzo 1996, per far sì che il comando abbia notificato una proposta che, a tutt'oggi, risulta la più sensata;

se abbia senso, al di là del fatto che ogni militare come tale è conscio di non poter godere del diritto di inamovibilità, far subire dei sacrifici a circa 680 uomini (e relative famiglie) quando, per raggiungere un migliore obiettivo, il sacrificio può essere limitato solo ad un centinaio di persone;

se, alla luce di quanto esposto, non ritenga almeno di sospendere la soppressione del quinto «Euganeo» al fine di meglio valutare la contraddizione che si è fatta emergere con la presente interrogazione. (5-00539)

BORROMETI, CAROTTI, ABBATE e ARMANDO VENETO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa si è appreso che il 15 settembre 1996 è stato sottoposto a provvedimento di custodia cautelare in carcere l'avvocato Lorenzo Necci, amministratore delegato delle ferrovie dello Stato spa;

sembrerebbe che ai suoi difensori non sia stato consentito di prendere visione del provvedimento di custodia cautelare in carcere né di avere colloqui con l'inquisito e che lo stesso sarà sottoposto ad interrogatorio solo il 18 settembre 1996 —:

se tali notizie rispondano al vero;

se ritenga che l'operato dei magistrati di La Spezia sia sorretto da legalità formale e sostanziale, e, in caso negativo, quali provvedimenti intenda adottare.

(5-00540)

DE CESARIS e PISTONE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'Inail ha inviato a migliaia di inquilini (seimila solo nella città di Roma) ri-

chiesta degli arretrati per spese condominiali presunte, con importi assai elevati, in alcuni casi superiori ai dieci milioni di lire, risalenti agli anni 1982-1992;

gli inquilini hanno regolarmente pagato quanto richiesto dall'Inail per spese condominiali, né mai sono stati messi a conoscenza dell'entità, con la relativa documentazione, degli oneri ora richiesti;

la legislazione in essere (articolo 6, legge n. 841 del 1973) e la giurisprudenza (sentenza Corte Costituzionale n. 5795 del 22 maggio 1993) sono concordi nel considerare prescritti dopo due anni i crediti richiesti a tale titolo;

tutte le organizzazioni sindacali degli inquilini hanno opposto un netto rifiuto alle richieste dell'Inail, invitando gli inquilini a non pagare quanto preteso dall'Ente;

l'Inail in modo illegittimo, a parere degli interroganti, rifiuta il rinnovo del contratto, in alcuni casi scaduto da oltre un anno, agli inquilini che non si impegnano a pagare il presunto arretrato;

risulta, inoltre, che l'istituto sia giunto a minacciare, in caso di mancato pagamento, di non riconoscere agli inquilini il diritto di prelazione, in base a quanto previsto dal decreto in merito alla vendita degli immobili degli enti previdenziali;

il comportamento dell'Istituto, intimidatorio e ricattatorio, è censurabile nel metodo ed errato nel contenuto;

risulta che altri enti previdenziali, quali per esempio l'Inpdai e l'Enasarco, da oltre un anno rifiutano il rinnovo dei contratti di locazione scaduti —:

se non ritenga opportuno:

intervenire presso il consiglio di amministrazione e il presidente dell'Inail affinché si attengano a quanto disposto dalla legge e dalla giurisprudenza in merito alla richiesta di arretrati per spese condominiali;

dare precise istruzioni affinché gli uffici dell'Inail e degli altri enti previden-

ziali inadempienti, quali ad esempio l'Inpdai e l'Enasarco, rinnovino i contratti di locazione scaduti sulla base di quanto previsto dalla circolare Cristofori.

(5-00541)

MAZZOCCHI. — *Ai Ministri del tesoro e del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

nel nostro ordinamento giuridico permanente, ancora sostanzialmente invariato e tuttora vigente, il regime di « monopolio per gli acquisti all'estero dell'oro greggio », istituito con il regio decreto-legge 14 novembre 1935, n. 1935 (convertito dalla legge 26 marzo 1936, n. 689), e ciò nonostante le successive disposizioni legislative in materia e nonostante il vistoso contrasto con la normativa europea del permanere di tale situazione abbia già indotto la commissione europea a formalizzare l'intenzione di dare inizio ad una procedura d'infrazione nell'eventualità in cui detta situazione continui a restare invariata;

a seguito di tale « richiamo » risulta che l'attuale Governo, nel prendere in esame il problema, avrebbe fatto propria e ufficializzata la bozza di disegno di legge recante « Nuova disciplina del mercato dell'oro », già predisposta nel dicembre 1995 dal Governo Dini, mantenendone immutato il testo e non recependo cinque importanti proposte di emendamenti — suggerite dai rappresentanti di tutte le categorie del settore federate nella Confedorafi — particolarmente significative, tra l'altro: *a)* sotto il profilo della lotta all'evasione fiscale ed al mercato nero; *b)* sotto il profilo della preoccupazione di garantire al mercato dell'oro la più compiuta trasparenza operativa, complementarizzando la tutela della professionalità e dell'immagine di chi tradizionalmente vi opera, con la lotta e più efficace sanzione nei confronti di chi, invece, lo inquina inserendovisi senza i necessari requisiti di legge;

nel testo della bozza di disegno di legge di iniziativa del Governo attualmente

ufficializzato non risulta, se non parzialmente, inserito nessuno dei seguenti argomenti rappresentati dalla Confedorafi, quali proposte di emendamenti all'identica bozza di disegno di legge già predisposto dal precedente Governo: *a)* l'imprescindibilità, per il sistema orafico italiano, dell'esenzione dall'Iva delle cessioni di oro greggio ad uso industriale, come per altro già stabilito dall'articolo 10, punto 11, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni ed integrazioni;

tale necessità deriva, oltre che da quelle di carattere operativo-finanziario delle imprese manifatturiere, dall'esigenza di non rendere ulteriormente premiante l'evasione fiscale per coloro che operano in dispregio della vigente legislazione; *b)* la necessità che le operazioni in oro greggio, sia per investimento che non, vengano canalizzate attraverso aziende che, essendo in possesso di precisi requisiti, possano garantire la massima trasparenza; *c)* l'esigenza di tutelare, pur nel nuovo regime di liberalizzazione, i legittimi interessi di quelle aziende di indiscussa serietà ed onorabilità che già da molti decenni operano nel mercato dell'oro greggio; *d)* la necessità di evitare che le operazioni relative all'oro per investimento possano dar vita ad abusi, con la creazione di un mercato parallelo dell'oro greggio, andando così ad alimentare fenomeni di evasione fiscale, in particolare tenendo quanto più possibile distinti i due mercati (quello dell'oro per investimento e quello dell'oro ad usi industriali) e prevedendo per gli acquisti da parte di privati qualche forma di evidenziazione contabile e di registrazione; *e)* l'esigenza di prevedere sanzioni severe, anche con previsione di specifica norma penale, e correlate all'alto valore del metallo, in caso di esercizio in via professionale delle attività relative al mercato dell'oro greggio da parte di soggetti privi dei requisiti richiesti;

il mancato recepimento nella bozza di disegno di legge governativo delle su esposte proposte di emendamenti: 1) non tiene in debito conto l'esperienza, l'opinione e

l'apporto al riguardo espresso dai rappresentanti di tutte le diverse categorie interessate ad un mercato tanto importante quanto delicato qual è quello dell'oro; 2) si sostanzia in un tacito ed ingiustificabile avallo all'introduzione di una legislazione intrinsecamente incentivante l'evasione fiscale ed *in re ipsa* propedeutica al potenziale sviluppo di un gravissimo fenomeno di « mercato parallelo », che, oltre ad esprimere il massimo della illegalità, finirebbe con l'acuire i suoi risvolti negativi sia sul piano della concorrenza sleale al mercato ufficiale (con conseguenze negative anche sul piano occupazionale), sia ed ancora sul piano dell'evasione fiscale; 3) si concretizza nel mancato assenso all'esigenza di repressione sanzionatoria del lavoro abusivo, particolarmente sentita dagli operatori del settore, con conseguente speculare incentivazione al proliferare dello stesso; 4) esprime il disinteresse verso l'esigenza di garantire la massima trasparenza operativa ad un mercato tanto delicato, cui sono connessi interessi e valori economici così rilevanti, inscindibilmente legati alla necessità di provvedere alla tutela degli operatori che tradizionalmente hanno in esso dimostrato, qualità di serietà, onestà e professionalità —:

se non ritengano opportuno che la problematica in oggetto venga ripresa in esame per pervenire in tempi ragionevolmente brevi, e previa audizione dei rappresentanti degli operatori del settore, all'emanazione di una nuova normativa che, abolendo il regime di monopolio e liberalizzando il mercato dell'oro da investimento, tenga nel debito conto le preoccupazioni e le esigenze del mondo orafa sopra esposte, recependo le suindicate proposte di emendamenti. (5-00542)

MAZZOCCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il recente aumento dei contributi Inail, stabilito con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale approvato

il decorso 8 agosto 1996 ed in corso di pubblicazione, comporta un ulteriore aggravio dei contributi dovuti dai lavoratori autonomi per se stessi e per i propri dipendenti, colpendo in modo particolare le piccole imprese artigiane, che a fronte della generalizzata crisi economica e del forte calo di produttività delle grandi e medie imprese industriali, si stanno rivelando ancora una volta l'unica perenne e sicura risorsa e fonte occupazionale potenzialmente sana e vitale, della nostra economia;

tale aumento, che grava le imprese artigiane di un ennesimo onere economico appare del tutto privo di giustificazione alcuna in quanto in assoluta antitesi con l'entrata in vigore della normativa di cui ai decreto legislativo n. 626 del 1994 e n. 242 del 1996, in tema di sicurezza nei luoghi di lavoro, che essendo funzionalmente tesa a ridurre i rischi di infortuni sul lavoro avrebbe dovuto, invece, comportare la conseguente riduzione del tasso contributivo, considerato, oltre tutto, che la detta normativa sta già determinando un correlativo costo complessivo a carico delle imprese artigiane di circa ventimila miliardi —:

quali siano le giustificazioni dell'aumento dei contributi Inail disposto con il decreto ministeriale 8 agosto 1996 nei confronti delle piccole imprese artigiane già destinatarie della normativa sulla sicurezza sul lavoro di cui ai decreti legislativi n. 626 del 1994 e n. 242 del 1996 che, con il relativo ingente onere economico a carico delle medesime imprese, riducendo il rischio di infortuni sul luogo di lavoro avrebbe al contrario imposto una diminuzione dei contributi Inail e per sapere se, in assenza di altra giustificazione che quella di scaricare ancora una volta sull'artigianato le difficoltà finanziarie degli enti previdenziali, non ritenga la illegittimità dell'aumento imposto a danno delle medesime imprese destinatarie, oltre tutto, della specifica tutela costituzionale del secondo comma dell'articolo 45 della Costituzione. (5-00543)

GASPARRI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il Cocer dei Carabinieri ha diffuso la seguente comunicazione:

« I provvedimenti di politica finanziaria che il Governo si accinge ad emanare rischiano ancora una volta di penalizzare il personale dell'Arma; siamo in presenza di tentativi volti ad eliminare, in sede di definizione della prossima legge finanziaria, alcuni istituti normativi specifici come l'ausiliaria, i sei scatti e la legge Angelini. Si vogliono far passare per privilegi quelli che sono istituti conquistati legittimamente dal personale militare in virtù delle limitazioni imposte dal particolare *status* e da sviluppi di carriera più lenti rispetto ad altre categorie.

Il Cocer denuncia la cecità politica di chi, ignorando i sacrifici che quotidianamente i Carabinieri affrontano per servire lo Stato, avalla tesi strumentali e intende legittimare forze sindacali a rappresentare le esigenze dei Carabinieri.

Il Cocer rigetta questi « surrogati » di democrazia e chiediamo che il Governo rispetti gli impegni assunti in sede contrattuale, incontrando i legittimi rappresentanti in occasione dell'apertura del confronto con le parti sociali, per definire le linee guida della legge finanziaria 1997.

Ulteriori tentativi di emarginazione del personale non potranno più essere accet-

tati. I Carabinieri sono stanchi di veder progressivamente depauperati i propri trattamenti economici e di assistere ad una progressiva « civilizzazione » del proprio rapporto di impiego, sempre più assimilato a quello dei dipendenti pubblici. Se poi la classe politica intende perseguire la linea della smilitarizzazione dell'Arma, allora e bene uscire allo scoperto con atti chiari, evitando manovre sibilline e fuorvianti.

Il Cocer dei Carabinieri, in linea con l'appello del comandante generale dell'Arma che invoca maggiore attenzione da parte del Governo nei confronti del personale dell'Arma dei Carabinieri, ritiene anche di non poter contenere le forme di protesta preannunciate in vari reparti condividendone motivazioni e obiettivo: chiede di essere ascoltato quale organismo di rappresentanza democraticamente eletto e quali operatori di un settore che riveste una importanza fondamentale per la sicurezza delle Istituzioni.

Per richiamare l'attenzione del Governo, il Cocer è pronto a manifestare il suo dissenso davanti al Quirinale, rivolgendo il suo appello al Capo dello Stato » —:

quali impegni intenda assumere il Governo rispetto alle sollecitazioni dell'organo di rappresentanza dei Carabinieri.

(5-00544)