

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

—

PAGINA BIANCA

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

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

nella provincia di Lecce, così come altrove, vi è una forte preoccupazione sul persistente e progressivo fenomeno del depauperamento delle potenzialità economico-finanziarie del Salento, determinato dalle incorporazioni delle banche locali da parte di istituti di credito extraterritoriali;

tale fenomeno, sin dal suo sorgere, è stato sottovalutato e considerato quasi necessario dal solo punto di vista dimensionale e di mercato, non prevedendosi invece che lo stesso avrebbe determinato lo spostamento dell'asse e dell'ottica degli interessi gestionali con conseguenti riflessi negativi sul territorio salentino;

i nuovi gruppi bancari incorporanti acquistano efficacia preponderante e determinante nelle scelte e nelle politiche economiche e sociali del territorio cui sono sostanzialmente estranei;

solo nel corso del 1996 sono sparite dal contesto economico bancario salentino la banca Tamborino Sangiovanni, incorporata dal credito emiliano, la banca Vincenzo Tamborrino, incorporata dal Rolo Banca 1473, la banca agricola salentina, incorporata dalla banca della Capitanata, per dare poi vita alla Bancapulia, con sede in San Severo; la banca Ardit Galati spa, ultima in ordine di tempo, è un'altra realtà che si appresta a seguire identica sorte, in conseguenza di una discutibile gestione aziendale posta in essere negli ultimi mesi;

le organizzazioni sindacali di categoria già da tempo hanno pubblicamente espresso la loro preoccupazione su quanto innanzi esposto senza peraltro alcun risultato positivo, anzi con la conseguenza che la proprietà e la dirigenza della banca

stanno cercando di far passare una vera e propria ristrutturazione aziendale mascherandola con una generica organizzazione, condotta, tra l'altro, con metodi poco ortodossi e sul cui risultato finale sarebbe giusto e prudente riflettere ora per non far pagare, poi, pesanti oneri a quanti, pur non essendo d'accordo, non hanno possibilità di esprimere il loro parere;

una prima ed immediata ricaduta negativa la si può riscontrare nella pesante esodazione di dipendenti di ogni ordine e grado, costituenti la forza lavoro delle centrali operative bancarie salentine e la loro conseguente migrazione verso altri centri decisionali;

detto fenomeno diviene ancor più preoccupante solo che si consideri che esso costituisce la punta dell'iceberg, rappresentato dal complessivo scollamento dal territorio degli interessi economico-produttivi, con ricadute anche in termini occupazionali e la fuga di risparmi raccolti *in loco* e reinvestiti in altre zone più sviluppate del Paese —:

quali iniziative intendano assumere al riguardo. (4-06052)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente il crescente fenomeno delle incorporazioni di banche del Salento da parte di altri istituti di credito prevalentemente del nord ed in particolare, la situazione della Banca Ardit Galati.*

Per quanto riguarda le problematiche relative alle banche che operano nel Mezzogiorno, si richiama l'audizione resa, in data 10.12.1996, dal Direttore centrale della Vigilanza creditizia e finanziaria della Banca d'Italia presso la Camera dei Deputati relativa all'indagine conoscitiva sul sistema creditizio nel Mezzogiorno.

Con riferimento, invece, alla ipotizzata incorporazione della Banca Ardit Galati da parte di altri istituti di credito, sentita la Banca d'Italia, si fa presente che, a seguito degli accertamenti ispettivi di vigilanza, effettuati nel 1995, i responsabili della banca pugliese hanno ravvisato la necessità di

intervenire in maniera incisiva e organica sugli assetti tecnici e organizzativi della banca.

In relazione a tali finalità, è stato predisposto un piano di riassetto finalizzato a consolidare la presenza sul territorio dell'azienda in condizioni di maggiore efficienza operativa mediante l'apporto finanziario, commerciale e di professionalità della Banca Sella — presente nel capitale della « Arditì Galati » in misura pari al 12 per cento — oltre che attraverso un'azione di riorganizzazione interna volta, tra l'altro, a contenere i costi operativi.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Roberto Pinza.

ANEDDA e PORCU. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

in Sardegna non esistono autostrade e la rete stradale è assolutamente carente ed insufficiente, del tutto inadeguata ad ogni prospettiva di sviluppo;

le tre strade a quattro corsie (Cagliari-Porto Torres; Cagliari-Nuoro; Cagliari-Iglesias) si sono rivelate pericolosissime, sia per la presenza di numerosi incroci a raso, sia per la mancanza delle barriere guard-rail, sia per la limitata larghezza delle corsie, laddove, di recente, sono stati apposti i guard-rail, restringendo le carreggiate;

la mancanza di autostrade ed i limiti di velocità imposti dalle norme vigenti e quelli ancora più ridotti conseguenti alle denunciate situazioni di pericolo, costringono a velocità medie inferiori ai sessanta chilometri l'ora, pur essendo dette strade pressoché rettilinee ed in pianura;

ancora più carente ed insufficiente è la rete ferroviaria. Esiste un solo tratto di doppio binario per appena dieci chilometri, manca e non è prevista l'elettrificazione della linea;

il Governo ha di recente deciso di dare inizio ai lavori per la pur necessaria nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria,

con un investimento previsto di circa seimila miliardi, e per la realizzazione della variante di valico tra Bologna e Firenze;

sarebbero altresì previsti il completamento dell'autostrada Palermo-Messina, il raddoppio dei binari delle ferrovie dello Stato in Sicilia ed altri interventi nel Nord dell'Italia —:

i motivi che abbiano indotto il Governo ad escludere la Sardegna dagli investimenti nel settore stradale e ferroviario;

se il Ministro intenda avviare in tempi brevi i lavori per la costruzione di un'autostrada in Sardegna e la ripresa dei lavori per il raddoppio del binario nelle tratte Cagliari-Porto Torres e Cagliari-Olbia;

per quali motivi non abbia fino ad oggi avuto attuazione l'accordo stipulato con la regione Sardegna per l'esecuzione di pur modeste opere di ammodernamento delle ferrovie dello Stato. (4-02821)

RISPOSTA. — *Attualmente è operante un accordo di programma stipulato il 9 febbraio 1996 fra il Ministro dei trasporti e della navigazione, la regione autonoma della Sardegna e le Ferrovie dello Stato, che prevede vari interventi finalizzati alla realizzazione e riorganizzazione del sistema dei servizi di trasporto ed al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie in modo da assicurare il più efficace collegamento con la rete nazionale e sostenere lo sviluppo economico e sociale dell'isola.*

L'accordo che ha durata sino al 31 dicembre 2001 è propedeutico a tutti gli atti finalizzati all'approvazione dei progetti esecutivi.

Gli interventi previsti nell'accordo riguardano la linea Nuoro/Macomer, e la Decimomannu/San Gavino, per la quale è previsto il raddoppio e l'elettrificazione, è poi previsto il mantenimento in efficienza della rete, la variante di tracciato sulla Cagliari/Sassari nonché l'utilizzo di nuovo materiale rotabile per il servizio metropolitano e regionale per una spesa presunta di

circa 1500 miliardi a carico degli stanziamenti previsti dalla Legge n. 550/95-finanziaria '96.

Successivamente, il 10 settembre '96 è stato firmato un accordo fra il Ministero dei trasporti, le F.S. S.p.A. e le regioni meridionali, fra cui anche la Sardegna, che prevede l'individuazione degli interventi prioritari da attuarsi a carico delle specifiche risorse assegnate, ai sensi dell'articolo 4 L. n. 550/95, nelle regioni di cui all'obiettivo 1 del Regolamento CEE 2081/93 pari a 3129 miliardi che integreranno i finanziamenti previsti dal contratto di programma 1994/2000 delle F.S. S.p.A., che, in virtù del quale, si sono impegnate a realizzare complessi ed importanti interventi quali:

il potenziamento del parco rotabili mediante l'acquisto di 4 Pendolini diesel per l'istituzione di servizi di qualità che consentiranno, tenuto conto della variante Campeda-Bonorva, notevoli riduzioni dei tempi di percorrenza (Sassari-Cagliari 2 h 30' e Olbia-Cagliari 2 h 50', ambedue con riduzione del 20% circa rispetto alle percorrenze attuali), nonché l'adozione di locomotori più potenti per il trasporto delle merci e la climatizzazione di un adeguato numero di mezzi;

la costruzione di una nave merci per il trasporto merci da e per il continente;

la realizzazione della variante tra Campeda e Bonorva lungo la dorsale ferroviaria;

la realizzazione degli interventi prettamente tecnologici per l'istituzione di servizi metropolitani tra Cagliari e Decimomannu e tra Sassari e Porto Torres;

il potenziamento tecnologico della rete Sarda;

la soppressione di alcuni P.L. con particolare riguardo alla stazione di Olbia;

il potenziamento degli impianti merci sull'isola.

Per quanto attiene la situazione della rete viaria, e nella fattispecie la SS 131 « Carlo Felice » (Cagliari/Porto Torres)

l'ANAS ha provveduto, con notevole impegno finanziario, ad installare la barriera centrale spartitraffico e ad avviare i lavori per allargare la sede stradale lungo i 2/3 della tratta.

La regione Sardegna ha, inoltre, commissionato i progetti per l'eliminazione degli incroci a raso, progetti che potranno essere appaltati con un possibile finanziamento della Comunità europea.

È stata già redatta e approvata la perizia per l'installazione di una barriera spartitraffico a tripla onda per evitare il salto di corsia sulla tratta Abbasanta/Nuoro/Siniscola. Di conseguenza, una volta ultimati i lavori di ammodernamento, adeguandola allo standard C.N.R. tipo 3 (2 corsie di marcia a banchina laterale) la SS 131 sarà in grado di svolgere il suo ruolo di arteria principale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

la recente normativa introdotta dal decreto del ministero dei trasporti e della navigazione 2 febbraio 1996 penalizza di fatto severamente i piccoli comuni montani per quanto riguarda i trasporti scolastici;

una situazione a tal punto gravosa da costringere il comune di Chiampo (Vicenza) appartenente alla comunità montana di Valdarno, ad interrompere il servizio offerto alla popolazione residente in una località periferica, a causa degli insopportabili costi che l'applicazione puntuale delle disposizioni ministeriali avrebbe comportato a carico del bilancio comunale;

questo fatto si dimostra ancor più grave se si considera una normativa a carattere nazionale che ha sancito la necessità e la piena legittimità di deroghe in questo settore (articolo 23 della legge n. 97 del 1994) e che aveva ottenuto un primo timido tentativo di applicazione con il decreto del 18 dicembre 1995, ben presto

affossato dal successivo provvedimento ministeriale del 2 febbraio 1996;

la conferenza dei sindaci dei comuni associati, riunita a Nogarole Vicentino, ha pertanto adottato all'unanimità un ordine del giorno per denunciare tale deprecabile situazione e per sollecitare le autorità competenti alla completa attuazione dell'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, nonché all'adozione di urgenti iniziative per superare le impreviste difficoltà in cui ora sono costrette a vivere le sempre più rare famiglie con figli in età scolare residenti in zone disagiate di montagna —:

se non ritenga di dover assicurare la completa attuazione del regime derogatorio previsto dall'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e la conseguente modifica delle disposizioni previste dal decreto ministeriale del 2 febbraio 1996 in materia di trasporti scolastici;

se non ritenga opportuno sollecitare tutte le autorità che abbiano competenza in materia affinché vengano assunte urgenti iniziative dirette al superamento dei gravi problemi evidenziati, in modo da consentire ancora lo svolgimento del servizio senza aggravamenti di spesa e senza illogiche preclusioni a danno dei comuni dell'organizzazione del servizio. (4-06190)

RISPOSTA. — *Si premette che le deroghe in materia di trasporto contenute nel decreto ministeriale 18 dicembre 1995, recante le direttive ed i criteri per l'attuazione dell'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, non sono venute meno, neanche di fatto, dall'emanazione del decreto ministeriale 2 febbraio 1996 concernente il trasporto scolastico, la cui applicazione è stata tra l'altro differita dal decreto ministeriale 29 aprile 1996 al 1° settembre 1997.*

Con il precipuo compito di affrontare le problematiche emerse in tale tipologia di trasporto, ivi comprese quelle di interesse per le comunità montane, e formulare una nuova normativa complessiva in materia, è stato istituito, con apposito decreto, un gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell'Amministrazione, del Ministero

della pubblica istruzione, dell'Unione delle province d'Italia e dell'Associazione nazionale comuni italiani.

Le nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico sono contenute nel decreto del 31 gennaio 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 48 del 27 febbraio 1997.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

la consulta regionale per la montagna della regione Abruzzo in data 6 febbraio 1997 ha approvato un ordine del giorno riguardante i pesanti tagli al trasporto locale a livello nazionale che l'Ente delle ferrovie dello Stato intende apportare per far fronte ai minori trasferimenti previsti dalla legge finanziaria per l'anno 1997, che ha operato riduzioni pari a quattrocento miliardi di lire;

le ferrovie dello Stato di conseguenza cercherebbero di caricare l'intero comparto del trasporto locale su rotaia alle regioni;

il trasporto locale ferroviario abruzzese sarebbe interessato ad una soppressione di circa quarantadue treni locali giornalieri;

*l'importante nodo ferroviario di Sulmona rischierebbe di sparire se passassero i tagli così come proposti, con la riduzione di circa un terzo dell'attuale *plafond* di treni locali, pari a ventiquattro treni in meno sul totale dei settanta che vengono effettuati giornalmente in direzione: Avezzano-Roma-Pescara e viceversa Sulmona-Aquila-Terni e viceversa, Sulmona-Carpinone e viceversa;*

di contro, sembra previsto un forte aumento del trasporto su gomma nell'Abruzzo, denominato « regione verde dei parchi »;

una corretta riorganizzazione del trasporto locale può essere realizzata attraverso l'integrazione dei vari vettori, anche in vista della maggiore utenza in previsione del « Giubileo »;

non sono stati ancora attivati i protocolli d'intesa sottoscritti dalla regione Abruzzo con le ferrovie dello Stato in data 18 ottobre 1995;

una così drastica riduzione del trasporto locale su rotaia procurerebbe sicuramente un grave danno all'economia dell'intera regione e notevolissimo disagio all'intera comunità territoriale che prevalentemente vive in ambiente montano —:

quali iniziative o provvedimenti si intenda assumere in merito, ed in particolare se non ritenga opportuno promuovere un tavolo di dialogo tra le ferrovie dello Stato e la regione Abruzzo, su questo specifico argomento, anche per raccogliere le proposte e osservazioni già formulate a vari livelli. (4-08423)

RISPOSTA. — *A seguito dell'articolo 2 della legge n. 662 del 23 dicembre 1996 era stato previsto un ridimensionamento dei trasferimenti, pari a 321 miliardi, dallo Stato alle FS Spa, per cui la società suddetta con il contratto di servizio pubblico (predisposto esclusivamente per l'acquisto di servizi di trasporto locale) aveva elaborato un piano di riduzione e riorganizzazione dell'offerta ai sensi delle disposizioni della legge finanziaria.*

L'attuazione del piano, però, è stata temporaneamente sospesa alla luce di due nuovi elementi che hanno mutato in modo determinante lo stato dei fatti; infatti, da un lato, le OO.SS. dei ferrovieri si sono dichiarate disponibili a negoziare con la società, nell'ambito del rinnovo del CCNL, un elevamento della produttività pro-capite tale da compensare, con un ridotto costo unitario, le diminuite entrate erogate dallo Stato, dall'altro l'emanazione della direttiva della Presidenza del Consiglio del 30 gennaio u.s. che invita i Ministeri interessati ad orientare l'impresa verso lo sviluppo della produzione pur contenendo il costo unitario.

Per cui alla luce di quanto sopra esposto, le FS Spa stanno elaborando gli opportuni progetti di recupero della produttività.

Al momento, quindi, resta sostanzialmente confermato, anche con il nuovo orario ferroviario estivo, il programma dei treni, mentre in futuro sarà la regione Abruzzo a programmare la produzione di trasporto locale da realizzare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

gli uffici della Motorizzazione civile di Asti sono ubicati in uno stabile condominiale per la restante parte adibita a civile abitazione e sono costituiti da quattro alloggi situati su due piani diversi ai quali si accede attraverso la scala condominiale e non funzionale;

gli uffici sono estremamente distanti dagli uffici postali, rendendo oltremodo gravoso per gli utenti gli espletamenti di quelle pratiche che richiedono l'effettuazione di pagamenti tramite conto corrente;

la Motorizzazione di Asti non è dotata di un centro operativo e le pratiche di revisione vengono effettuate all'aperto. In caso di pioggia o neve l'espletamento delle attività vengono sospese e differite di circa tre mesi;

in tal modo gli utenti sopportano la perdita di giornate di lavoro e aggravio dei costi;

nella provincia di Asti vi è, a causa dei fatti sopraindicati, una situazione di intollerabile disagio e grave tensione;

la provincia di Asti risulta essere l'unica provincia della regione Piemonte priva di un centro operativo —:

quali siano le ragioni per le quali la provincia di Asti non disponga di uffici funzionali e prossimi ad un ufficio postale;

quali siano i motivi per cui la provincia di Asti non disponga di un centro operativo;

se e quali provvedimenti intenda il Ministro adottare per dotare la Motorizzazione della provincia di Asti di un centro operativo e idonei uffici, al fine di ridurre l'insostenibile disagio degli utenti;

se e quali verifiche ed iniziative siano state effettuate per il reperimento di strutture idonee all'insediamento di un idoneo centro operativo. (4-06675)

RISPOSTA. — *Il reperimento di un'area idonea dove poter realizzare la nuova sede della stazione di controllo autoveicoli ed annesso Ufficio provinciale di Asti è stato fin dal 1987 oggetto di iniziative da parte dell'Amministrazione.*

In una riunione tenutasi in data 3 ottobre 1990 tra funzionari della M.C.T.C. e del comune di Asti si era individuata un'area di circa 40.000 mq localizzata lungo la strada statale n. 10.

Successivamente all'inoltro dell'elaborato planovolumetrico dell'istituendo complesso M.C.T.C., all'uopo predisposto, il comune di Asti rendeva noto che il progetto risultava in contrasto con la destinazione ammessa dal vigente PRGC, tralasciando le considerazioni espresse dall'Amministrazione di far ricorso all'ex articolo 81 della legge 616/77 che demanda allo Stato, d'intesa con la regione interessata, l'accertamento della conformità delle opere, da eseguire da parte delle amministrazioni statali, alle prescrizioni dei piani urbanistici.

A seguito di inviti dell'Amministrazione a voler riesaminare il progetto in questione, il Comune, e più precisamente la Commissione edilizia esprimeva, nella seduta del 24 giugno 1994, parere favorevole all'intervento in questione con alcune prescrizioni legate alla viabilità, recepite, poi, nella redazione degli elaborati relativi al progetto di massima.

Recenti contatti con l'Ufficio ripartizione urbanistica, hanno, tuttavia, evidenziato la possibilità che il sito individuato per la realizzazione della sede M.C.T.C. di Asti sia

stato inserito tra le aree a vincolo perché soggette a possibili esondazioni del fiume Tanaro ma la conferma di quanto sopra non è stata a tutt'oggi fornita all'Ufficio provinciale di Asti, che ne aveva fatto espressa richiesta nel dicembre 1996.

Nel frattempo l'Amministrazione ha promosso diverse iniziative finalizzate all'individuazione sia di un'area dotata di capannone idonea per l'allestimento di un centro tecnico operativo sia di locali destinati ad uffici.

Nel primo caso, a conclusione di alcune riunioni tenutesi negli uffici della Prefettura di Asti, nelle quali sono state coinvolte varie amministrazioni locali e le più significative associazioni professionali, sono state avanzate due sole soluzioni non praticabili perché inadatte alla tipologia di operatività di un ufficio M.C.T.C..

Esito negativo ha parimenti sortito una richiesta inoltrata alla Sezione staccata del demanio di Asti.

La ricerca di locazione di un'area con annesso capannone è stata recentemente pubblicizzata su quotidiani a diffusione locale e al momento si stanno valutando le proposte pervenute.

È, altresì, in corso di definizione l'iter amministrativo per la locazione di idonei locali ubicati nelle vicinanze dell'attuale sede M.C.T.C. di Asti, destinati alla effettuazione degli esami di teoria.

Si riferisce infine che in data 28 gennaio 1997 è stato attivato un nuovo ufficio postale, succursale n. 7 di Asti, sito in corso Savona n. 285, distante circa 500 metri dalla sede M.C.T.C..

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

BENEDETTI VALENTINI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:*

se sia vero che i carabinieri dei Noe di Roma stiano svolgendo indagini su una fattispecie di ipotizzato inquinamento nell'area Gepi, ex Sit Stampaggio, di Terni;

se si conoscano già gli esiti di dette indagini e, in caso affermativo, quali siano in dettaglio;

se l'area Gepi ex Sit Stampaggio di Terni fosse e sia sotto la gestione diretta della Gepi;

se risponda al vero che sarebbero stati collocati fanghi altamente tossici per circa cento tonnellate in buche di cemento dove erano collocate in precedenza le presse dell'ex Stampaggio; in caso affermativo, chi abbia autorizzato tale operazione;

se sia vero che di questa operazione fossero al corrente le organizzazioni sindacali della « triplice » e se presero qualche iniziativa al riguardo;

se risponda al vero che i fanghi provenissero da altra società, in caso affermativo, quale essa fosse e da quale società sia invece attualmente occupata l'area;

se per la descritta operazione, tra l'altro comportante una incisiva modificazione di destinazione d'uso dell'area, fosse stata richiesta autorizzazione specifica al comune e/o alla regione;

se risponda al vero che l'area Gepi si trova in località Maratta Bassa, zona contraddistinta da acque sorgive, e se quindi siano state fatte indagini, e con quale esito, circa i rischi che la sopraddetta operazione se confermata può determinare;

nell'ipotesi in cui tutte o talune delle circostanze risultassero confermate, quali misure il Governo, d'intesa con regione e comune, abbia adottato o intenda adottare per perseguire ogni responsabilità, restaurare i danni prodotti, ottenere i debiti risarcimenti, e consentire all'opinione pubblica una trasparente conoscenza dei fatti.

(4-09150)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione parlamentare di cui all'oggetto, la Prefettura di Terni riferisce che, a seguito di ispezione effettuata il 18.3.1997, presso l'area Gepi ex Sit-Stampaggio e presso la ditta Traterni subentrata alla Gepi, da parte di personale*

del reparto operativo del Comando Provinciale CC. di Terni, in collaborazione con quello del Noe CC. di Roma, è stata informata l'Autorità Giudiziaria competente per alcune violazioni alle leggi ambientali. Tale attività è coperta dal segreto istruttorio.

In precedenza, nell'aprile del 1994, un controllo congiunto da parte dei tecnici delle Usl e dei Carabinieri del Noe aveva portato al deferimento dell'Autorità Giudiziaria, in stato di libertà di Solenni Apollo, nato il 30.4.1947 a Laterina (AR), titolare allora della Solter, al quale furono contestati gli artt. 3, commi 3 e 5, e 7, comma 5, della legge 475/88 e gli artt. 1, 7, 9, 21 e 23 della legge 319/76.

Relativamente alla gestione diretta dell'area dell'ex Sit-Stampaggio da parte della Gepi risulta che, già a partire dal 20.11.1990, la Gepi, in relazione ai programmi della Solter, pur non partecipando alla compagine azionaria ed in conformità con la normativa che ne disciplinava la propria attività, programmò ed attuò un intervento di garanzia attivato attraverso una concessione in leasing, per un periodo di otto anni, di una porzione di area del complesso dell'ex Sit-Stampaggio (circa 15.000 mq di cui 1/3 coperti).

Altre porzioni di area, pur di proprietà della Gepi, risultano al momento in concessione oltre che alla Solter Srl, alla Traterni (ex Solter), alla Magneti Cores, alla Peredil, alla Elettrisistem, ad altri soggetti privati o in attesa di assegnazione.

Nulla viene riferito dagli organi inquirenti in merito alla eventuale collocazione di fanghi altamente tossici in buche di cemento ove erano collocate in precedenza le presse dell'ex Stampaggio, né sulla eventuale conoscenza delle predette operazioni da parte delle organizzazioni sindacali della triplice.

Riferisce, poi, il Noe di Roma che in data 17 e 18 marzo 1997 personale di quel Nucleo effettuava un controllo in località Maratta Bassa nel Comune di Terni, presso l'area Gepi ex Sit-Stampaggio e presso la ditta Traterni, subentrata alla Gepi.

L'esito degli accertamenti veniva comunicato alla Procura della Repubblica presso

la Pretura Circondariale di Terni e, dunque, allo stato non se ne è a conoscenza.

Questo Ministero si riserva di effettuare valutazione al momento in cui saranno noti l'esito degli accertamenti e le conclusioni a cui sarà pervenuta l'Autorità Giudiziaria ai fine di adottare i più opportuni provvedimenti o di sollecitare ai riguardo gli Enti locali competenti.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

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

sulla stampa regionale della Campania, sul *Mattino* e sull'edizione napoletana della *Repubblica*, in data 9 maggio 1997 a due giorni dal ballottaggio delle elezioni amministrative a Giugliano in Campania, il candidato a sindaco per il centro-sinistra, dottor Giacomo Gerlini, veniva indicato come destinatario di una richiesta di rinvio a giudizio;

tale adempimento, dalla stampa ascritto al pubblico ministero della procura della Repubblica di Napoli dottor Aldo Policastro, veniva connesso ad indagini in atto già da molti mesi;

mentre nessuna osservazione è possibile muovere sul merito della questione, appare almeno strano, per evidenti ragioni di opportunità, o che la richiesta di rinvio sia stata espressa proprio a due giorni dall'impegnativa competizione elettorale del sindaco uscente e candidato a sindaco del centro-sinistra o che la stessa, anche se emessa in tempo antecedente, sia stata resa pubblica proprio a ridosso del momento elettorale;

generali profili di etica pubblica e di deontologia professionale nonché evidenti equilibri fra situazioni giudiziarie e politiche, salvo immediate scadenze di termini e ragionevoli motivi di impossibilità a provvedere in tempi più ristretti, escludono, in un sano contesto democratico, che elementi di profondo turbamento perso-

nale e collettivo possano interferire con modalità e tempi così ristretti rispetto al momento elettorale —:

se il Ministro non intenda assumere ogni idonea iniziativa al fine di valutare se il comportamento del pubblico ministero possa nella specie assumere la forma di quella grave inopportunità istituzionale da costituire fondato motivo per la promozione dell'azione disciplinare, come appare ad ogni persona rispettosa delle garanzie costituzionali di ciascun cittadino candidato a pubbliche elezioni e del più generale e globale funzionamento dello Stato democratico. (4-09970)

RISPOSTA. — *Gli interroganti hanno segnalato che in data 9.5.1997, a due giorni dal ballottaggio relativo alle elezioni amministrative a Giugliano (in Campania), su diversi quotidiani era stata pubblicata, in edizione locale, la notizia che il dott. Giacomo Gerlini, candidato a sindaco per il partito centro-sinistra, era stato destinatario di una richiesta di rinvio a giudizio emessa dal dott. Aldo Policastro, sostituto procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Napoli.*

Gli interroganti hanno adombrato perplessità sul fatto che la notizia fosse stata pubblicata a ridosso del predetto ballottaggio.

Con nota in data 17.7.1997 il procuratore generale presso la Corte di Appello di Napoli ha trasmesso la missiva del procuratore aggiunto presso la Procura del Tribunale di Napoli nella quale è stato specificato che la richiesta di rinvio a giudizio a carico del dott. Gerlini fu emessa in data 21.4.1997, cioè circa 20 giorni prima della data del ballottaggio, che il procedimento penale de quo era iscritto al registro notizie di reato fin dal 5.12.1995 e che pertanto non erano stati emessi atti giudiziari che potessero essere tacciati di strumentalità rispetto alle date delle elezioni.

Per quanto sopra esposto non si ravvisano elementi di rilievo disciplinare.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.

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

in località Serracapilli, nel comune di Eboli (SA), da circa due anni è stato costruito un sovrappasso che congiunge due rioni, a cui è frapposta la linea ferroviaria Sicignano-Potenza, privo di marciapiedi e dotato di barriere di protezione insufficienti a proteggere i pedoni che transitano quotidianamente;

il cavalcavia è stato progettato ed edificato dalle Ferrovie dello Stato che, peraltro, hanno provveduto alla chiusura temporanea del passaggio a livello situato *in loco*, al fine di amministrare saggiamente il traffico automobilistico;

durante le ore notturne la congiunzione viaria non è affatto illuminata, causando enormi disagi ai residenti —:

quali utili interventi intendano adottare e in che modo risolvere l'onerosa questione relativa all'assenza dei marciapiedi e di illuminazione artificiale, nonché dalla palese precarietà delle barriere di protezione che salvaguardino i passanti, e se, nel caso specifico, l'opera sia stata realizzata secondo le norme che la legge impone. (4-03758)

RISPOSTA. — *Nella convenzione n. 41/84, che regola i rapporti tra le F.S. Spa e il Consorzio ITAL.CO.CER (concessionario per conto delle F.S. per la soppressione dei passaggi a livello e la costruzione di opere sostitutive) era prevista l'eliminazione del passaggio a livello posto al Km 70+730 della linea Napoli/Potenza ed in alternativa, la costruzione di un cavalcavia in località Serracapilli (Km 70+635).*

Successivamente (5 agosto 1988) è stata stipulata una Convenzione fra il Comune di Eboli, le FS Spa e il consorzio ITAL.CO.CER., approvata in schema dalla Giunta comunale con delibera n. 1568 del 26 novembre 1988 e ratificata del Consiglio comunale con delibera n. 402 del 7 aprile 1988.

Nella citata convenzione vengono descritte le caratteristiche di massima della

strada da realizzare (n. 1 carreggiata da mt. 5,50 con 2 corsie da mt. 2,75 e 2 banchine da mt. 0,50), e viene altresì stabilito che saranno eseguiti a cure e spese del Comune i lavori di ricollocamento o rifacimento della segnaletica stradale e dell'impianto d'illuminazione.

Pertanto, non essendovi state richieste da parte del Comune di Eboli di realizzare marciapiedi idonei al transito di pedoni, non sono state collocate le barriere di protezione, trattandosi di un cavalcavia esclusivamente stradale.

Inoltre, come espressamente previsto dalla citata Convenzione, i lavori per le opere di illuminazione sono a carico del Comune di Eboli.

Con verbale redatto in data 21 dicembre '94, l'opera sostitutiva (cavalcavia ed opere connesse) è stata consegnata dalle F.S. S.p.A. al Comune di Eboli unitamente a tutti gli allegati (verbale di ultimazione, collaudo statico, collaudo delle strutture e relazione delle strutture ultimate), così come previsto nella Convenzione.

Non risulta che i rappresentanti dell'Amministrazione comunale abbiano sollevato obiezioni o rilievi in merito.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

secondo il piano di razionalizzazione predisposto dalle Ferrovie dello Stato, con il nuovo orario, in provincia di Salerno, sarebbero previsti tagli ai treni;

la soppressione riguarderebbe in modo particolare i collegamenti con i comuni di Sapri, Nocera, Napoli, Caserta ed Avellino;

a giudizio delle organizzazioni sindacali di categoria Cgil, Cisl e Uil, i tagli sarebbero operati « in modo semplicistico, pensando di risolvere i problemi di bilancio ridimensionando il trasporto locale e riducendo il personale addetto »;

la crisi potrebbe essere collegata alle recenti vicende giudiziarie che hanno coinvolto l'ex gruppo dirigente delle Ferrovie dello Stato, in quanto, a giudizio dei sindacati, le inchieste « avrebbero condizionato pesantemente le scelte del Governo Prodi, il quale nella legge finanziaria ha ridotto i fondi previsti per il contratto di servizio »;

considerata l'utenza, sarebbe opportuno accelerare gli investimenti per aumentare i volumi produttivi, il numero dei treni, nonché migliorare la qualità, la sicurezza e l'efficienza della rete esistente;

riguardo al notevole traffico automobilistico, le ferrovie nel Salernitano potrebbero svolgere un ruolo strategico nel settore dei trasporti, considerando anche la precarietà delle vie di comunicazione, la cui manutenzione in molte zone periferiche e rurali non è adeguata;

soprattutto per comuni del Cilento le linee ferroviarie rappresentano il modo più agevole per raggiungere il capoluogo;

anziché sopprimere alcune corse dei treni, sarebbe più logico pensare ad una « Circumsalernitana », come valida alternativa al traffico su gomma, capace di mettere in comunicazione tutte le aree del comprensorio provinciale, attualmente mal collegate;

si tratta di un progetto fortemente sentito dalle popolazioni salernitane;

l'operazione potrebbe avvenire attraverso l'attuale rete ferrata, contando sull'apporto delle Ferrovie dello Stato;

un eventuale taglio di treni comprometterebbe la realizzazione della « Circumsalernitana »;

una soppressione penalizzerebbe gli interessi di migliaia di utenti, che ogni mattina devono raggiungere i luoghi di lavoro servendosi dei mezzi delle Ferrovie dello Stato —

se la notizia di un imminente taglio alla rete ferroviaria risulti essere veritiera;

in caso di risposta affermativa, come intenda tutelare i diritti di migliaia di utenti, la cui capacità di movimento sarebbe notevolmente compromessa se si dovesse verificare una soppressione di treni;

se ritenga opportuno sollecitare la realizzazione di una « Circumsalernitana », capace di agevolare le comunicazioni tra il capoluogo ed i comuni periferici e rurali della provincia. (4-07125)

RISPOSTA. — L'area strategica Affari trasporto metropolitano e regionale delle F.S. S.p.A. aveva predisposto un piano di riorganizzazione dell'offerta con l'eliminazione di tutti quei treni con occupazione media inferiore a 60 unità, in conseguenza della riduzione dei trasferimenti dallo Stato alla Società.

In un secondo momento, però, alla luce di due nuovi elementi, quali la dichiarata disponibilità da parte delle organizzazioni sindacali, in sede di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori, a negoziare un miglioramento della produttività pro-capite e la direttiva Prodi mirata ad orientare l'impresa verso uno sviluppo della produzione contenendone, nel contempo, i costi, si è addivenuti alla decisione di sospendere il progetto iniziale di ridimensionamento dell'offerta.

A conferma di quanto sopra esposto, il volume di produzione assegnato alla Campania per il trasporto locale non solo non subirà riduzioni, ma al contrario, sarà incrementato di circa 1.000 treni/km pari circa al 4% in più rispetto alla situazione preesistente, dato che sarà istituito un nuovo servizio sul bacino salernitano — servizio circolare salernitano — che prevede, a regime, la circolazione di 60 treni giornalieri che opereranno nella fascia oraria ore 6.00/22.00 con una frequenza in entrambi i sensi di 30 minuti, lungo il percorso Salerno-Baronissi-Fisciano-Mercato S. Severino-Nocera Inferiore-Cava dei Tirreni-Salerno.

Sono, inoltre, previste nuove relazioni di collegamento tra Salerno e Napoli e nel servizio circolare Napoli-Caserta-Napoli, mentre, d'altro canto si procederà, nello

spirito della direttiva Prodi, a sopprimere alcune relazioni scarsamente frequentate che comportano un notevole onere economico i cui costi di gestione si ripercuotono su tutta la collettività.

Ovviamente tutto ciò sarà attuato garantendo, comunque, i servizi essenziali, previsti per legge, che permettono la mobilità dei pendolari.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

il ministero dei trasporti ha intenzione di stanziare consistenti importi sufficienti per rinnovare circa millecinquecento autobus all'anno per i prossimi dieci anni, stante la particolare vetustà del parco rotabile italiano gestito dalle aziende esercenti trasporti pubblici locali e servizi extraurbani su gomma, e tenuto conto della necessità che le aziende fornitrici dei servizi dispongano di veicoli idonei ad utilizzare tutti le nuove tecnologie per svolgere il servizio pubblico nelle condizioni di massima economicità, sicurezza e rispetto per l'ambiente;

queste finalità, il cui perseguimento è opportuno su tutto il territorio nazionale, sono maggiormente rilevanti nella Regione siciliana, laddove, a causa del mancato inserimento nel Fondo nazionale trasporti ormai da diversi esercizi finanziari, le poche risorse destinate al rinnovo del parco hanno comportato un progressivo invecchiamento dello stesso ben oltre il limite dei dieci anni previsto dalla normativa di settore —:

quali iniziative intenda adottare per non escludere la Sicilia da questa occasione di rinnovamento del parco rotabile destinato al trasporto pubblico, in considerazione peraltro della peculiarità della situazione geografica dell'isola e della condizione di obliterazione negli impegni fi-

nanziari da parte di codesto Governo in cui esso versa ormai da tempo. (4-05750)

RISPOSTA. — *Il disegno di legge presentato al fine di rinnovare il parco rotabile gestito dalle aziende esercenti trasporti pubblici locali, prevede nel corso del triennio 1997/1999, l'accantonamento a decorrere dal 1999, di un contributo quindicennale, come limite di impegno di 195 miliardi di lire, per consentire l'acquisto complessivo di circa 4.300 autobus.*

Il disegno di legge attribuisce il contributo in parola alle sole regioni a statuto ordinario ponendosi in linea con la normativa vigente, la quale esclude le altre regioni dalle contribuzioni speciali in quanto l'ordinamento giuridico riconosce alle stesse una diversa maggiore autonomia finanziaria.

Rientra, pertanto, nella sfera di competenza della regione Sicilia determinare l'assegnazione o meno di parte delle proprie risorse da destinare al trasporto pubblico locale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

CIAPUSCI, FONTAN, BOSCO, FONGARO, ALBORGHETTI e CHINCARINI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'industria, del commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che agli interroganti risultano i seguenti fatti:*

la società Italcementi, azienda leader nella produzione nazionale dei cementi, si è avvalsa fin ora per il trasporto della propria produzione del servizio di un'estesa rete di aziende di autotrasporto in conto terzi;

l'Italcementi, con il 100 per cento di capitale proprio, ha recentemente costituito l'Italsfusi srl la quale, senza possedere propri camion, ha il compito di organizzare i trasporti usando dei mezzi di una società logistica, Itallogitec spa. Il capitale della Itallogitec Spa dovrebbe essere per il 5 per cento delle Italsfusi, per il 46

per cento di una società autotrasportatrice di Bergamo, per il 2 per cento di una società autotrasportatrice di Firenze e per il restante 47 per cento ripartito tra le altre aziende di autotrasporto che attualmente svolgono il servizio di autotrasporto per l'Italcementi. Ne consegue, quindi, che i trasportatori che svolgono materialmente il servizio sono soci di minoranza, pur fornendo la quasi totalità dei mezzi di trasporto;

ora l'Italcementi propone alle aziende trasportatrici, pena la cessazione di ogni rapporto con esse, di cedere a detta società logistica la totale programmazione dell'uso degli automezzi posseduti, l'acquisto di nuovi, la loro assicurazione, la cessione di quota parte dei proventi a detta società non solo per la parte di servizio di autotrasporto per la società Italcementi ma anche per prestazioni che le ditte di autotrasporto svolgono per clienti diversi, privando così l'autotrasportatore di ogni autonomia imprenditoriale;

l'Italcementi, che controlla tutto il mercato nazionale del cemento, si trova in questo modo, in assenza dei previsti requisiti, a controllare anche un'ampia fetta del mercato dell'autotrasporto;

tali condizioni si presentano come di fatto iugulatorie e orientate ad aggirare la tutela delle aziende di autotrasporto prevista dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, mettendo a rischio molte imprese medio-piccole, con conseguenti riflessi negativi occupazionali, e penalizzando lo spirito di imprenditorialità diffusa;

l'attività di autotrasporto è regolata dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, la quale, oltre all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi e per conto proprio, prevede anche il sistema di tariffe « a forcella » obbligatorie. Tali tariffe erano state istituite nel 1994 per due scopi: da un lato al fine di permettere il controllo dell'aumento dell'inflazione nazionale attraverso il contenimento dei costi delle merci trasportate, dall'altro in modo da consentire alle aziende un'equa remunerazione.

Tali tariffe tra l'altro non sono adeguate ai continui aumenti del costo del carburante;

da alcune settimane è in corso, onde risolvere la situazione, una vertenza tra Italcementi e autotrasportatori che ha portato il 10 febbraio 1997 nel nord-Italia ad una giornata di blocco dei trasporti Italcementi -;

se siano a conoscenza di tale situazione e quali iniziative intendano urgentemente intraprendere per evitare che l'esigenza di diminuire i costi ed aumentare i margini di redditività dell'Italcementi si traduca in un aggiramento della legge n. 298 del 1974 a danno di imprese di autotrasporto che operano in modo efficiente;

se intendano verificare che gli eventuali contratti che le società Italsfusi srl e Itallogitec spa stipuleranno con le piccole aziende di autotrasporto siano conformi al disposto della legge n. 298 del 1974, ed in particolar modo dell'articolo 55.

(4-07986)

RISPOSTA. — La legge fondamentale in materia di autotrasporto (n. 298/74) ha introdotto, quali principali strumenti di regolazione del mercato, la disciplina delle autorizzazioni e il sistema delle tariffe a forcella.

Queste due forme di limitazione della concorrenza hanno ormai carattere recessivo rispetto alla necessità della effettiva realizzazione del principio della libera concorrenza all'interno dell'Unione Europea.

Da ultimo, peraltro, relativamente alle tariffe obbligatorie, la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, con la nota sentenza del 5 ottobre 1995 (causa C-96/94), ha affermato che non contrasta con gli articoli 30, 85 e 86 del Trattato di Roma « una normativa nazionale del tipo della legge italiana » che « si limita a fissare le condizioni di accesso al mercato e taluni elementi del comportamento delle imprese, segnatamente in materia di prezzi... ».

Più di recente la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 386 del 5 novembre 1996, ha ritenuto che gli obiettivi del si-

stema pubblicistico delle tariffe a forcella, sia quelle ministeriali, sia quelle contenute negli accordi collettivi conclusi ai sensi dell'articolo 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982 e dell'articolo 3 della legge n. 162 del 27 maggio 1993, sono quelli di garantire alle imprese un margine di utili « evitando situazioni di concorrenza sleale che, deprimendo i noli, costringono le imprese stesse ad operare in condizione di difficoltà... ».

A tali finalità si aggiunge quella di realizzare la trasparenza del mercato.

Il sistema tariffario è vincolante per tutti i contratti che comunque prevedono l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ponendosi l'accento più sulla prestazione convenuta che sulla tipologia negoziale, al fine di impedire l'elusione della normativa.

In linea con la pronuncia della Corte Costituzionale è stata la costante prassi applicativa ed interpretativa dell'Amministrazione per cui è al vettore che esegue effettivamente il trasporto che deve essere garantita la remunerazione derivante dal rispetto delle tabelle tariffarie (anche qualora, ad esempio, sia sub-vettore).

A tale proposito, nell'interrogazione si fa riferimento all'articolo 55 della legge n. 298/74 (fissazione del prezzo per i contratti di trasporto con l'intervento di un ausiliario).

Siffatta norma però (che in pratica prevede unicamente uno « sconto » nelle ipotesi di contrattazione diretta) non corrisponde alla fattispecie descritta in quanto per ausiliario di trasporto si intendono esclusivamente il mediatore e l'agente (articolo 15 decreto del Presidente della Repubblica n. 56/78) figure alle quali certo non possono ascrivere le società Itallogitec e Italfusi.

Tali imprese appaiono, in relazione a quanto evidenziato dall'interrogazione, come le effettive committenti dei trasporti e pertanto sono da considerarsi « mittenti tariffarie » nei confronti dei vettori o sub-vettori di cui si avvalgano e sono pertanto tenute a corrispondere, le tariffe obbligatorie.

L'Amministrazione vigila sul rispetto delle tariffe, attraverso le articolazioni periferiche della Direzione generale della mo-

torizzazione civile e dei trasporti in concessione, mediante l'esame delle lettere di vettura compilate dalle imprese di autotrasporto e mediante la comminazione, ove ne ricorrano i presupposti, di sanzioni amministrative pecuniarie, sia ai vettori che alle imprese committenti.

Qualora, poi, per effetto di particolari accordi contrattuali ed organizzazioni imprenditoriali, l'importo delle tariffe, pur applicate, non venga effettivamente conseguito, l'impresa di autotrasporto può rivolgersi alla giustizia ordinaria, eventualmente giovandosi della possibilità di ottenere un decreto ingiuntivo per il recupero delle somme dovute. A tal fine è prevista un'apposita attività amministrativa di accertamento della tariffa dovuta, che viene espletata attraverso l'apposizione del c.d. « visto tariffario » da parte dei Comitati provinciali per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi (articolo 4, legge n. 162/93 cit.).

Come si evince dalle considerazioni che precedono, gli strumenti di garanzia della remunerazione delle imprese di autotrasporto apprestati dalla legge n. 298/74, hanno un'efficacia limitata e si sostanziano in una forma di controllo amministrativo dei prezzi di trasporto, che non è tuttavia sufficiente a riequilibrare efficacemente la posizione di contraente « debole » delle piccole e medie imprese di autotrasporto.

A questo proposito l'Amministrazione ha assunto l'impegno di riformare il sistema tariffario, in particolare, mediante lo sviluppo della politica degli accordi collettivi, di cui all'articolo 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982 e dell'articolo 3 della legge n. 162/93, la funzione dei quali è attualmente piuttosto limitata.

Infatti l'articolo 3 della citata legge n. 162/93 (di interpretazione autentica dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 56 del 1978), stabilisce che non è ammessa la stipulazione di alcun tipo di contratto che preveda l'effettuazione di autotrasporto di cose per conto di terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogativi rispetto a quelli stabiliti dalla legge n. 298/74 e successivi provvedimenti attuativi, nonché a quelli derivanti dagli accordi collettivi

previsti dall'articolo 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982.

In pratica, sulla base degli accordi collettivi, è possibile concludere contratti particolari o speciali che prevedono prezzi di trasporto derogativi rispetto a quelli fissati nelle tabelle ministeriali, ma non sono regolamentati né l'efficacia generale di tali accordi (che è infatti controversa), né possibili altri contenuti (ad esempio relativamente alla tipologia di accordi contrattuali che le parti possono convenire).

Si noti poi che, anche relativamente alle tariffe contenute negli accordi collettivi, gli strumenti di controllo di cui l'Amministrazione dispone rimangono quelli concepiti nel 1974; si tratta cioè di un controllo amministrativo di tipo formale, incentrato essenzialmente sull'esame della lettera di vettura tariffaria (articoli 56-58 della legge n. 298/74).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

il giorno martedì 11 marzo 1997, una motonave turca, diretta allo scalo marittimo di Porto Nogaro (Udine), con pescaggio di metri 6,98, si è incagliata nel canale d'accesso presso le località di Porto Buso;

a seguito di tale incidente, da parte delle autorità competenti è stata disposta l'interdizione alla navigazione lungo il canale Aussa-Corno, che consente l'accesso al porto friulano, a tutte le motonavi con pescaggio superiore a sei metri;

il giorno giovedì 13 marzo 1997, l'ufficio circondariale marittimo ha disposto l'accesso alle sole navi con pescaggio superiore a metri 5,50 e, a condizione di marea favorevole, a metri 6,30;

il giorno venerdì 14 marzo 1997, un'altra motonave, con soli metri 5,10 di pescaggio, si è incagliata nel canale d'accesso al porto;

il giorno sabato 15 marzo 1997; una nuova ordinanza ha bloccato l'accesso alle navi con pescaggio superiore ai metri cinque;

tale disposizione se, protratta nel tempo, rischia di pregiudicare irreparabilmente le attività economiche di Porto Nogaro, mettendo a rischio centinaia di posti di lavoro;

da una prima ricostruzione dei fatti sembra che gli incidenti possano essere fatti risalire ad una presunta errata collocazione delle boe di segnalazione del canale d'accesso al porto —:

se ritenga di promuovere una apposita indagine per acclarare le cause e le responsabilità degli incidenti richiamati, per determinare quale sia il pescaggio massimo consentito per le motonavi che intendano raggiungere lo scalo marittimo di Porto Nogaro, e lungo l'intero canale Aussa-Corno, nonché se risultano correttamente installati tutti i dispositivi che consentono la sicurezza della navigazione nell'area interessata;

se intenda disporre specifici interventi volti ad assicurare il migliore e più sollecito ripristino della attività dello scalo marittimo, al fine di scongiurare ogni possibile ripercussione sulle iniziative economiche e sui livelli occupazionali delle attività ad esso connesse. (4-08513)

RISPOSTA. — Gli accertamenti eseguiti da Circomare Grado a seguito dell'incaglio della motonave turca avvenuto il giorno 11 marzo 1997, hanno evidenziato che lungo il canale di accesso alla bocca lagunare di Porto Buso, non vi erano più i fondali originari di 7,5 metri sul livello medio del mare, ma erano presenti picchi e barre sabbiose.

Pertanto con ordinanza n. 9/97 del 13 marzo 1997 sono stati ridotti i pescaggi a metri 6,30 con marea favorevole e a metri 5,5 in qualunque condizione, rispetto ai 7 metri stabiliti con l'ordinanza n. 49/91 del 26 ottobre 1991.

Ulteriori due incagli nei giorni successivi hanno indotto Circomare Grado a limitare

ulteriormente i pescaggi a metri 5 in attesa di una verifica tecnica ufficiale e dei conseguenti interventi d'urgenza.

I lavori di dragaggio disposti con procedura d'urgenza dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, competente per legge alla manutenzione ordinaria e straordinaria di Porto Nogaro, sono iniziati il giorno 17 marzo 1997 ed il sopralluogo congiunto effettuato dai tecnici della Regione e del Consorzio Aussa-Corno — che opera in Porto Nogaro per conto della regione stessa — ha confermato la presenza di picchi e barre sabbiose, già rilevati da Circomare, ed ha individuato un disassamento delle boe rispetto al canale.

Gli accertamenti tecnici effettuati dal Registro navale italiano sulle tre imbarcazioni incagliate non hanno dato riscontro a danni né allo scafo, né agli organi di propulsione e governo.

Al termine del dragaggio d'urgenza e del riposizionamento delle boe è stato effettuato un ulteriore sopralluogo dal quale risultava l'ampiezza del canale in platea di metri 50 con una profondità di metri 7 e con un tirante minimo di acqua di metri 6,90.

Alla luce di tali risultanze ed in attesa dell'effettuazione del dragaggio definitivo è stata emanata in data 22 marzo 1997 un'ordinanza che stabiliva un pescaggio massimo di metri 6,50 sul livello medio del mare, adeguabili alle condizioni di marea. Tale limite è tutt'ora vigente.

La Capitaneria di porto di Monfalcone, sulla base delle valutazioni operate da Circomare Grado, che muovono dalle particolari difficoltà che presenta l'accesso al canale della laguna di Marano-Grado e la navigazione di un lungo tratto fluviale, ha promosso l'emanazione del decreto che ha reso temporaneamente obbligatorio il servizio di pilotaggio.

Attualmente risulta che le boe sono state riposizionate correttamente ed in tempi brevi inizieranno i lavori di dragaggio, in quanto è già stata ottenuta dal Ministero dell'ambiente l'autorizzazione allo scarico in mare dei materiali di risulta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

le Ferrovie dello Stato avrebbero predisposto, secondo voci ricorrenti, un piano di razionalizzazione dei servizi che prevederebbe rilevanti tagli in Campania, ed in particolare colpirebbe fortemente la provincia di Salerno, con la soppressione di ben ventisette treni lungo la tratta che si snoda da Sapri a Salerno e da Salerno a Napoli, nonché con un forte ridimensionamento anche del servizio sulle tratte Napoli-Mercato San Severino, Caserta-Salerno e Avellino-Mercato San Severino;

se le ricorrenti voci corrispondessero al vero, l'utenza salernitana risulterebbe notevolmente penalizzata, proprio nel momento in cui la domanda di trasporto « su ferro » si è incrementata, anche perché questo è considerato l'unica alternativa alle insuperabili difficoltà di collegamento tra Napoli e Salerno e tra questa ed i centri della provincia, per l'insufficienza della viabilità ordinaria e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e per il sovraccarico del flusso veicolare che quotidianamente interessa il tratto autostradale Napoli-Salerno;

paradossalmente, proprio nel momento in cui gli utenti salernitani richiedono un aumento dei convogli sulle tratte in questione, al contrario le Ferrovie dello Stato predispongono un piano di ridimensionamento —:

se risultino rispondenti al vero le notizie riguardanti i tagli relativi alle tratte ferroviarie in Campania, ed in particolare nella provincia di Salerno;

se, qualora risultassero rispondenti al vero i previsti tagli, non intenda intervenire, in via d'urgenza, per scongiurare tale ipotesi, sollecitando, al contrario, un potenziamento del trasporto « su ferro » nella provincia di Salerno, anche attraverso una reale ed effettiva razionalizzazione dei servizi.

(4-07209)

RISPOSTA. — *L'area strategica Affari trasporto metropolitano e regionale delle F.S.*

S.p.A. aveva predisposto un piano di riorganizzazione dell'offerta con l'eliminazione di tutti quei treni con occupazione media inferiore a 60 unità, in conseguenza della riduzione dei trasferimenti dallo Stato alla Società.

In un secondo momento, però, alla luce di due nuovi elementi, quali la dichiarata disponibilità da parte delle Organizzazioni sindacali, in sede di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori, a negoziare un miglioramento della produttività pro-capite e la direttiva Prodi mirata ad orientare l'impresa verso uno sviluppo della produzione contenendone, nel contempo, i costi, si è addivenuti alla decisione di sospendere il progetto iniziale di ridimensionamento dell'offerta.

A conferma di quanto sopra esposto, il volume di produzione assegnato alla Campania per il trasporto locale non solo non subirà riduzioni, ma al contrario, sarà incrementato di circa 1.000 treni/km pari circa al 4% in più rispetto alla situazione preesistente, dato che sarà istituito un nuovo servizio sul bacino salernitano — servizio circolare salernitano — che prevede, a regime, la circolazione di 60 treni giornalieri che opereranno nella fascia oraria ore 6.00/22.00 con una frequenza in entrambi i sensi di 30 minuti, lungo il percorso Salerno-Baronissi-Fisciano-Mercato S. Severino-Nocera Inferiore-Cava dei Tirreni-Salerno.

Sono, inoltre, previste nuove relazioni di collegamento tra Salerno e Napoli e nel servizio circolare Napoli-Caserta-Napoli, mentre, d'altro canto si procederà, nello spirito della direttiva Prodi, a sopprimere alcune relazioni scarsamente frequentate che comportano un notevole onere economico i cui costi di gestione si ripercuotono su tutta la collettività.

Ovviamente tutto ciò sarà attuato garantendo, comunque, i servizi essenziali, previsti per legge, che permettono la mobilità dei pendolari.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

COSTA. — Ai Ministri del tesoro, dell'industria, commercio ed artigianato e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

premessi che la Sud Leasing Spa di Bari è società del gruppo Banca nazionale del lavoro, costituita anche con finalità di sostegno allo sviluppo delle aziende del Mezzogiorno —:

se risponda a verità che detta società non solo non rispetta gli impegni contrattuali con le aziende sottoscrivitrici di leasing, ma pone in essere comportamenti e metodi che di fatto, oltre ai diritti, ledono direttamente la stessa attività produttiva di tali aziende, come testimoniano alcune vertenze da tempo in corso presso il tribunale di Bari;

se sia vero che il tribunale di Bari, nonostante davanti allo stesso siano pendenti cause civili di primaria importanza e di notevole entità, richieda per la decisione di 1° grado, addirittura cinque anni, dei quali soltanto due per l'istruzione e tre per il solo collegio, cagionando, in tal modo, gravissimi danni al cittadino che richiede giustizia, e nel caso che ciò corrisponda a verità, si chiede quali siano, o quali saranno, gli interventi che lo Stato pone o porrà in essere anche nel breve periodo per la tutela degli interessi dei cittadini e delle forze economiche che sorreggono la Nazione;

se non ritengano, in tal caso, aldilà degli aspetti legali, di disporre un'indagine su detta società di leasing interessandone anche l'organo di vigilanza, al fine di ripristinare una gestione coerente con le finalità sociali e, comunque, non dannosa per la produttività delle già travagliate imprese del Mezzogiorno. (4-07246)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente presunti anomali comportamenti posti in essere dalla Sud Leasing SpA.

Al riguardo, sentita la Banca d'Italia, si fa presente che non risulta che la citata società non rispetti gli impegni contrattuali.

Va tuttavia segnalato che, nel corso degli ultimi tre esercizi, la citata società ha dovuto rilevare posizioni in contenzioso di notevole importo, che hanno comportato una ricapitalizzazione da parte dell'azionista BNL.

Anche il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha comunicato che attualmente non risultano pervenute ai propri uffici, da parte di ditte meridionali, segnalazioni negative nei confronti dell'attività della Sud Leasing SpA per pratiche di locazione finanziaria agevolate ai sensi delle norme vigenti.

La menzionata amministrazione ha, comunque, assicurato che, nel rispetto delle convenzioni previste dalle attuali disposizioni, verranno attivate le opportune verifiche per la corretta gestione dell'attività di incentivazione pubblica alle iniziative produttive nelle aree depresse del Paese.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Roberto Pinza.

DELMASTRO DELLE VEDOVE, MARTINAT, ZACCHERA, MIGLIORI, FOTI e LANDI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

gli autotrasportatori da tempo hanno segnalato alle autorità di governo italiano l'inammissibilità dell'atteggiamento del governo austriaco che, lungi dall'adottare una politica di libero transito all'interno del proprio territorio, continua a non adeguarsi ai comportamenti degli altri Stati facenti parte dell'Unione europea, impedendo l'accesso dei camion;

tale ostinato atteggiamento genera intuibili disagi, di fatto precludendo l'accesso ai paesi europei attraverso il Brennero così come l'accesso all'Italia attraverso lo stesso passo;

appare francamente inspiegabile, oltre che inammissibilmente tracotante, che, nell'ambito di quello che dovrebbe essere un bacino geografico contrassegnato da un diuturno tentativo di omogeneizzazione delle rispettive politiche nazionali, uno degli Stati membri persevera in una decisione

ostruzionistica che genera gravi danni ed evidenti disagi al trasporto di merci su gomma —:

quali siano i passi compiuti dal Governo italiano nei confronti del governo austriaco per cercare di ottenere la revoca del provvedimento di inibizione del transito nel territorio della confinante repubblica;

quali siano i passi compiuti dal Governo italiano nei confronti degli organismi comunitari per sviluppare una concorrente pressione degli altri governi nazionali; essendo palesemente inaccettabile che, nell'ambito di area comunitaria, uno degli Stati membri possa continuare a mantenere una decisione assolutamente divergente rispetto a quella degli altri Stati, per di più generatrice di seri danni. (4-03170)

RISPOSTA. — *Il transito del territorio austriaco effettuato con automezzi pesanti adibiti al trasporto di merci è attualmente disciplinato dal Regolamento (CE) n. 3298 del 21 dicembre 1994, modificato in parte dal Regolamento (CE) n. 1524 del 30 luglio 1996.*

La disciplina giuridica contenuta nei suindicati regolamenti deriva dall'articolo 11 del protocollo n. 9 dell'Atto di adesione della Norvegia, dell'Austria, della Finlandia e della Svezia all'Unione europea ed è applicata in tutti gli Stati membri dell'Unione europea, Austria compresa, almeno fino all'anno 2003.

I citati regolamenti fissano, tra l'altro, il contingente di ecopunti spettante a ciascuno Stato membro che per quanto riguarda l'Italia risulta così determinato:

- 1993 6.810.560;
- 1994 6.159.721;
- 1995 5.555.371;
- 1996 5.036.250;
- 1997 4.579.113;
- 1998 4.245.946;
- 1999 4.021.252;
- 2000 3.858.542;

- 2001 3.757.817;
- 2002 3.471.138;
- 2003 3.099.231.

La regolamentazione comunitaria concretizza l'aspirazione austriaca di contenere, per quanto possibile, l'inquinamento dell'ambiente alpino provocato dai mezzi pesanti in transito, limitandone le emissioni e il numero.

L'attraversamento dell'Austria è stato, almeno dal 1990, un grosso problema per l'autotrasporto italiano in quanto il numero delle autorizzazioni di transito è stato sempre inferiore alle richieste dei vettori italiani.

Per quantificare la domanda italiana di trasporto con mezzi pesanti attraverso l'Austria, nel periodo giugno/novembre 1991, sono stati monitorati tutti i veicoli che hanno attraversato il territorio austriaco; alla fine del periodo sono state attribuite alle imprese interessate una quantità di autorizzazioni rapportata al numero dei transiti effettuati.

Per una migliore distribuzione delle autorizzazioni l'Amministrazione ha istituito una commissione denominata « Unità speciale procedure monitoraggio Austria » (cosiddetta Unità di crisi), della quale fanno parte, oltre a funzionari della Motorizzazione civile, anche esponenti delle Associazioni di categoria del trasporto di merci maggiormente rappresentative, che da allora ha sempre supportato le decisioni adottate in materia di autotrasporto di transito in territorio austriaco.

Nel 1993 è entrato in vigore l'attuale sistema di ecopunti e ciascuna impresa ha ottenuto un'assegnazione pari al numero dei viaggi effettuati l'anno precedente moltiplicato per 32 ecopunti.

Per la distribuzione degli ecopunti, nei quattro passi di confine tra Italia ed Austria (Brennero, Passo Resia, Prato Drava, Tarnvisio) sono stati installati dei terminali collegati tra loro, con il Centro elaborazione dati della M.C.T.C. e con i competenti Uffici dell'Amministrazione.

Al passaggio in frontiera il conducente del mezzo pesante esibisce al doganiere la

carta di circolazione del veicolo, il titolo autorizzativo nazionale e il C.O.P. dokument (che attesta il numero di ecopunti necessario al veicolo per transitare in territorio austriaco); il doganiere, tramite terminale, accede alla banca dati e consegna al conducente il numero di ecopunti necessario (andata e ritorno o solo andata) defalcandolo dalla dotazione aziendale.

Le notizie relative al numero dei viaggi, ai veicoli con i quali sono stati effettuati, l'ora e il transito rimangono nella memoria del sistema.

All'inizio di ogni anno, su domanda degli interessati, viene attribuito a ciascuna impresa un numero di ecopunti (tenuto conto del calo previsto nell'assegnazione globale di ecopunti all'Italia) pari ai viaggi effettuati l'anno precedente moltiplicato per il coefficiente annuale stabilito dalla Comunità Europea che per il 1996 è stato di 10 ecopunti e per il 1997 è di 9.

A ciascuna impresa viene comunicata la quota di ecopunti attribuita in modo da poter gestire al meglio la propria attività.

Nonostante il contingentamento del transito e, quindi, l'esiguo numero di ecopunti a disposizione dei vettori italiani, il numero dei transiti da essi effettuati nel corso del 1995 è stato pari a 535.000 contro i 510.000 effettuati nell'anno 1991; tutto questo grazie al notevole rinnovo del parco veicolare secondo i criteri di ecologicità che ha avuto come conseguenza un forte abbassamento del numero di ecopunti medio riscontrato per ogni transito attraverso il territorio austriaco.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

è fatto assolutamente notorio ed invero assai poco commendevole che la Repubblica italiana sia il paese europeo con il maggior numero di leggi vigenti;

lo stesso fatto che sia controverso detto numero (taluno parla di cinquanta-mila leggi mentre altri giungono fino al numero di centoquarantamila leggi) è testimonianza eloquente della grande confusione prodotta da un potere legislativo sempre meno organico e sempre più frammentario nei suoi interventi;

nasce correlativamente il grave disagio del cittadino il quale, di fatto, allorché è nella condizione di dovere ricercare una norma, spesso deve affidarsi a consulenti o a banche dati private essendo messa a disposizione dello Stato, e neppure agevole, la *Gazzetta Ufficiale*, la quale, invero, si offre come strumento non idoneo ad una seria ed agile consultazione, e comunque del tutto inadeguato per garantire la effettività della ricerca del testo normativo vigente;

Internet è strumento moderno che, a bassissimo costo, consente di effettuare ricerche estremamente agili su basi di dati anche di rilevantissima ampiezza;

il sistema Internet è, senza dubbio di sorta, destinato a divenire non già in un futuro prossimo, ma in un futuro immediato, un mezzo di comunicazione straordinariamente diffuso;

è compito dello Stato agevolare la diffusione di questo mezzo di comunicazione affinché i cittadini della Repubblica non siano in ritardo nell'apprendere le modalità d'uso dei mezzi relazionali più moderni e per consentire alla nostra comunità civile, produttiva e non, di restare al passo con le società più progredite ed avanzate dell'occidente;

l'inserimento, da parte dello Stato, nel canale diffusivo di Internet della *Gazzetta Ufficiale* può conseguire il duplice positivo risultato di favorire la diffusione dell'uso di uno strumento moderno e di rendere effettivo, e non soltanto teorico, il diritto dei cittadini della Repubblica di accertare, senza oneri, ed in tempi reali, se una legge sia, o meno, vigente e, comunque, quale sia il testo vigente atteso il metodo

ormai eccessivamente diffuso delle modificazioni apportate alle leggi vigenti —:

se non ritenga, per le ragioni di cui in premessa, di inserire la raccolta della *Gazzetta Ufficiale* nel canale diffusivo di Internet. (4-12513)

RISPOSTA. — Con l'atto di sindacato parlamentare si pongono in effetti due questioni relative alla possibilità di assicurare una più agevole consultazione delle leggi pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale; la prima riguarda l'opportunità che gli atti normativi dello Stato vengano diffusi anche sulla rete Internet; la seconda questione attiene, invece, all'effettiva conoscibilità delle norme vigenti ed applicabili, in relazione al problema delle frequenti modificazioni di cui esse sono fatte oggetto ad opera di leggi successive.

Secondo il Testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sulla emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica Italiana (decreto del Presidente della Repubblica 28.12.1985, n. 1092) « la pubblicazione degli atti normativi nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana si presume conforme all'originale e costituisce testo legale degli atti medesimi ».

La direzione e redazione della G.U. è affidata al Ministero di grazia e giustizia, che esamina gli atti da pubblicare assicurandone l'integrità e provvede, previa opposizione del visto del Guardasigilli e del gran sigillo dello Stato, alla loro successiva inserzione nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti. All'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato sono affidate la stampa e la gestione di ambedue le pubblicazioni.

La G.U. quindi, nella sua redazione a stampa, rappresenta la fonte ufficiale della pubblicazione delle leggi e garantisce la fedeltà del testo pubblicato al documento originale.

Attualmente alle pubblicazioni telematiche, e quindi anche alla rete Internet, non è riconosciuto un equivalente carattere di ufficialità. Occorrerà sotto questo profilo attendere il completamento dell'iter attuativo dell'articolo 15 della legge 59/97 (la c.d.

Bassanini 1) sulla certezza del documento elettronico.

Diversa appare l'ipotesi di una semplice diffusione della Gazzetta sulla rete, intesa come mero servizio di informazione, auspicato da varie tipologie di utenza, sia all'esterno che all'interno delle pubbliche amministrazioni. Potrebbe essere sufficiente in questo caso segnalare che la pubblicazione on line non ha carattere di ufficialità, così come già è stato fatto sul sito del Senato alla pagina dedicata alle leggi della XIII legislatura (www.senato.it).

Attraverso le potenzialità offerte da Internet infatti, e nella stessa concezione di un nuovo processo di comunicazione pubblica, sarebbe senz'altro possibile, oltretutto auspicabile, creare un servizio di consultazione particolarmente utile, agile e veloce, come evidenziato nell'interrogazione in questione.

Volendo considerare tale ultima ipotesi, tecnicamente possibile anche sul sito di questo Ministero, occorrerà comunque superare l'ostacolo normativo che attribuisce all'Istituto Poligrafico dello Stato non solo la diffusione, ma anche la vendita della G.U.

Va sottolineato che sin dal 1987 la Gazzetta Ufficiale è diffusa dall'Istituto Poligrafico, in tempo reale, su tutto il territorio dello Stato, per il tramite del servizio di banche dati telematiche GURITEL (acronimo di Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana Telematica), contenente l'intero testo non solo delle leggi statali ma anche di quelle regionali e degli atti delle Comunità Europee, nonché di tutti gli altri atti pubblicati nelle varie serie della Gazzetta Ufficiale; questo servizio è offerto a pagamento.

La diffusione telematica avviene attraverso le principali reti disponibili in Italia: rete telefonica pubblica, ITAPAC, VIDEO-TEL e, dal 1996, anche la rete INTERNET, dove la Gazzetta è reperibile all'indirizzo WWW.IPZS.IT.

Per quanto utile in questo contesto, si può evidenziare come operando sul citato sito INTERNET dell'Istituto Poligrafico, risulta possibile acquisire anche numerose altre informazioni di interesse pubblico, provenienti da fonti diverse rispetto alla

Gazzetta Ufficiale, quali, ad esempio, gli indirizzi degli uffici pubblici, le generalità dei loro responsabili, col relativo numero di telefono, notizie sui principali musei, l'elenco degli alberghi d'Italia, etc., informazioni tutte contenute nel più ampio servizio di banche dati ISPOLITEL (Istituto Poligrafico Telematico).

Quanto alla seconda questione posta dall'interrogazione in oggetto, anch'essa può trovare, già allo stato, risposta più che soddisfacente da parte del « sistema Gazzetta Ufficiale », perché oltre alle preziose note esplicative pubblicate sul Giornale, in calce alle norme di legge, sono offerti da una specifica banca dati del servizio GURITEL, tutti i « testi aggiornati » delle leggi pubblicate in Gazzetta dal 1° gennaio 1990.

Al riguardo va anche evidenziato che, di norma nei 15 giorni successivi alla pubblicazione, le leggi e gli atti aventi forza di legge, a cura dell'Istituto Poligrafico, vengono aggiornati nella suddetta banca dati con tutte le modifiche testuali esplicite — compresi gli avvisi di rettifica e gli errata corrige — ed annotati con le sentenze di illegittimità pronunciate dalla Corte Costituzionale.

Nella stessa banca dati viene dato conto, altresì, nel più breve tempo possibile, dell'esito di tutti i decreti-legge, nonché dell'eventuale reiterazione dei decreti decaduti.

Si segnala, infine, che anche il servizio di banche dati ISPOLITEL è offerto agli utenti pubblici e privati in abbonamento annuale, secondo i prezzi fissati nel 1987, non ancora aggiornati dalla Commissione interministeriale per le tariffe applicate dall'Istituto Poligrafico.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.

D'IPPOLITO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

con grande clamore, in questi giorni, la stampa ha reso note le gravissime condizioni di salute di Giancarlo Gorrini (già colpito da infarto cerebrale, tre settimane fa), presentandole allo stato come incompatibile con il regime carcerario e tali da

comportare « rischio attuale e concreto di prossima morte, ove permanga il regime di detenzione »;

la difesa ha inoltrato istanza di arresti domiciliari (corredata da adeguata documentazione medica), che risulta già depositata presso il tribunale di sorveglianza competente a decidere;

la decisione del tribunale competente, prevista (come riferito a mezzo stampa) per il mese di settembre, potrebbe risultare per ciò stesso tardiva e di grande pregiudizio per il detenuto, tenuto conto della età e del denunciato aggravamento delle sue già precarie condizioni di salute;

il diritto-dovere dello Stato a punire non può mai infrangere né il rispetto dei diritti umani, né la tutela del diritto alla salute, costituzionalmente garantito a tutti —:

se abbia notizia dello stato di salute del Gorrini;

quale sia il regime carcerario cui egli è sottoposto e se lo stesso risulti compatibile con lo stato di salute accertato.

(4-13235)

RISPOSTA. — Dalle informazioni pervenute dall'Amministrazione Penitenziaria risulta che Giancarlo Gorrini è stato arrestato il 25.2.1997 e ristretto presso la Casa Circondariale di Milano dalla quale è stato scarcerato in data 26.7.1998 in seguito alla concessione della detenzione domiciliare, beneficio disposto dal Tribunale di Sorveglianza di Milano con provvedimento n. 3610/97 del 23.7.1997.

Si allega copia del provvedimento.

Il Gorrini è stato condannato alla pena della reclusione di anni 3 per i reati di truffa continuata, appropriazione indebita e false comunicazioni (sentenza del 19.12.1994 della Corte di Appello di Milano, esecutiva dal 29.11.1995).

Durante il periodo di detenzione trascorso in carcere il suddetto detenuto ha ricevuto tutte le cure necessarie e ha potuto usufruire delle attrezzature e dei servizi del

Centro Diagnostico Terapeutico annesso alla Casa Circondariale di San Vittore - Milano.

Risulta pertanto non esatta l'indicazione contenuta nella interrogazione sull'epoca della decisione del Tribunale di Sorveglianza e non risultano neppure confermate le notizie sulla violazione del diritto costituzionale alla salute del Gorrini in ambito carcerario.

In precedenza la Corte di Cassazione aveva dichiarato inammissibile il 22.5.1997 il ricorso che il Gorrini aveva presentato avverso altre ordinanze con cui il Tribunale di Sorveglianza aveva rigettato la domanda di affidamento in prova al servizio sociale.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.

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

il manuale della Italferr Sistav relativamente all'argomento « Viadotti e ponti ferroviari », nel paragrafo « Criteri generali di progettazione », precisa quanto segue: « per gli impalcati CAP è da preferirsi normalmente la precompressione con armature aderenti. Il ricorso a cavi post-tesi, dovrà essere giustificato da accurate analisi tecnico-economiche »;

il manuale intende discriminare soluzioni a basso profilo tecnologico quali quelle a cavi post-tesi, a favore delle altre indicate con il termine di armature aderenti, di alto contenuto tecnico realizzabili solo in stabilimenti già operativi;

gli impalcati con travi a cavi post-tesi sono stati utilizzati negli anni passati per la costruzione della linea ferroviaria Roma-Firenze inducendo una onerosa manutenzione, tuttora necessaria —:

come mai nel manuale Italferr Sistav sia stata modificata per i lavori dell'alta velocità la seguente espressione: « giustificato da particolari esigenze tecniche » in « giustificato da accurate analisi tecnico-economiche », consentendo in tal modo

l'inserimento nei progetti di strutture antichate e di scarsa affidabilità tecnica escluse dalla prima stesura del manuale, facilitando in tal modo le piccole imprese artigianali, notoriamente controllabili della delinquenza locale, e frazionando la attività produttiva degli impalcati, creando maggiore rischio tecnologico sia per la qualità che per la stabilità;

se sia vero che la modifica del manuale Italferr Sistav possa costituire un indice di timore verso i poteri occulti interessati alla realizzazione di opere ferroviarie e stradali nel Sud. (4-04112)

RISPOSTA. — *Attualmente tutti gli esperti del settore sono concordi nel considerare equivalenti i due sistemi di precompressione, a cavi aderenti o a cavi post-tesi, delle strutture in cemento armato. Se nel manuale di progettazione esecutiva dell'Italferr Sis.T.a.v. si è inteso privilegiare i sistemi a cavi aderenti ciò è dovuto a due ordini di motivi, da un lato lo scopo di indirizzare la produzione di elementi precompressi (da realizzare in numero cospicuo ed in un breve arco di tempo) negli stabilimenti di prefabbricazione, dall'altro la constatazione che le procedure di pre-qualificazione e di controllo del processo produttivo, come richiesto nel capitolato di costruzione dell'Italferr, risultano più rapidamente applicabili da parte delle imprese interessate e più facilmente controllabili dall'Alta sorveglianza.*

C'è però da evidenziare che in alcuni casi l'utilizzo della precompressione a cavi post-tesi è quasi una scelta obbligata perché richiesta dal tipo di struttura che si deve realizzare, come in presenza di impalcati ad andamento curvilineo, anche se da questa scelta derivano alcuni obblighi come quello dello svolgimento in loco delle procedure di controllo qualità, tanto che su tutta la tratta in costruzione Roma-Napoli, al momento, si prevede di utilizzare questa tecnica soltanto nel caso del viadotto « Padulicella ».

È da rilevare, poi, che le opere realizzate sulla direttissima Roma-Firenze, utilizzando soltanto travi da ponte a cavi post-tesi, non hanno manifestato problemi tali da richie-

dere particolari manutenzioni; infatti, qualità e durabilità di un'opera realizzata con questo sistema dipendono dalla scrupolosa osservanza nell'esecuzione dei lavori della relativa normativa.

La motivazione economica oltre che tecnica adottata nel già citato manuale per l'adozione di strutture a cavi post-tesi, non deriva da un risparmio a scapito della qualità ma dalla riduzione dei tempi di realizzazione di opere staticamente valide, di notevole sviluppo e grande luce.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

FILOCAMO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

tra il dicembre 1995 ed il marzo 1996, nella Regione Calabria si sono verificati eventi meteorici di particolare gravità, con piogge che hanno raggiunto punte di massima intensità nell'ultima decade di dicembre 1995 e nella metà di gennaio 1996;

maggiormente colpita dalla calamità è stata la fascia jonica: reggina, catanzarese e crotonese;

in conseguenza di detta avversità atmosferica si sono registrati danni sia nel settore delle opere pubbliche sia nelle proprietà private;

la giunta regionale della Calabria, rilevata la catastrofica situazione conseguente a detti eventi meteorici eccezionali, che hanno imperversato ininterrottamente per circa quattro mesi, ha tempestivamente richiesto, con deliberazione n. 341 del 29 gennaio 1996 al Governo il riconoscimento dello stato di calamità naturale;

il censimento dei danni, in particolare quelli subiti dalle abitazioni civili che nell'immediatezza dell'evento sono state sgomberate e tutt'oggi risultano inagibili, risulta accertato inequivocabilmente dalle prefetture competenti per territorio;

la regione Calabria per quanto di competenza e per quanto nelle proprie possibilità finanziarie, ha effettuato numerosi interventi a tutela della pubblica incolumità —:

quali iniziative le Autorità in indirizzo ritengono opportuno adottare in considerazione della grave situazione che si è venuta a creare nella Calabria. (4-03098)

RISPOSTA. — *In relazione alla interrogazione indicata in oggetto, che ad ogni buon fine si allega in copia, si fa presente quanto segue:*

la Calabria, com'è noto, è considerata una delle regioni del territorio nazionale più esposta al rischio idrogeologico, anche per la mancanza o l'insufficienza di interventi di prevenzione volti a migliorare il peculiare assetto del territorio.

Negli anni 1995-1996 la regione Calabria è stata varie volte colpita da eventi alluvionali di eccezionale gravità, che hanno devastato il territorio recando ingenti danni alla popolazione, alle città, alle infrastrutture, ai beni pubblici e privati, agli insediamenti industriali alle produzioni agricole.

In tali occasioni il Governo è intervenuto tempestivamente, sia con provvedimenti legislativi sia con ordinanze di emergenza.

In particolare, a seguito degli eventi alluvionali del 13 e 14 marzo 1995, è stata emanata l'ordinanza 2413 datata 22 agosto 1996, con la quale è stato disposto un quadro di interventi prioritari per un complessivo onere finanziario di L. 4.520 milioni. Nella stessa ordinanza il Prefetto di Reggio Calabria è stato nominato Commissario delegato all'attuazione delle opere di emergenza con il compito, tra l'altro, di individuare i relativi finanziamenti per i diversi comuni maggiormente colpiti dagli eventi calamitosi.

Con il decreto-legge 9 dicembre 1995 n. 560, convertito nella legge 26 febbraio 1996 n. 74, sono stati stabiliti nuovi interventi per la regione Calabria a favore delle imprese (industriali e aziende agricole) nonché contributi ai privati per le ripara-

zioni delle unità immobiliari ad uso abitativo e per gli immobili ad uso non abitativo.

Nella stessa legge è stata anche prevista a favore della regione Calabria l'assegnazione di una ulteriore somma di L. 10 miliardi per interventi di emergenza e per evitare situazioni di pericolo o maggiori danni a persone o cose nelle zone colpite da eccezionali eventi calamitosi nel corso del 1995 e individuate poi con il DPCM 18 aprile 1996.

Inoltre, al fine di garantire l'immediato avvio delle progettazioni, indagini e consulenze inerenti al programma, è stato previsto per la Regione Calabria un ulteriore finanziamento di Lire 2 miliardi e 500 milioni a valere sui fondi di cui al cap. 7615 rubrica 6 dello stato di previsione per l'anno 1997 della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Quindi, complessivamente, potranno essere destinati alla Calabria 42 miliardi e 500 milioni di lire.

Per quanto riguarda i provvedimenti emanati dal Governo per la regione Calabria in occasione dei successivi eventi alluvionali del mese di ottobre 1996 si segnalano:

l'ord. N. 2469 del 26 ottobre 1996, che ha attribuito al Commissario delegato il compito di predisporre, sulla base del censimento dei danni effettuato dai competenti uffici, un piano di interventi infrastrutturali di emergenza; detto piano deve, preliminarmente alla sua attuazione, essere sottoposto alla presa d'atto del Dipartimento della Protezione Civile. Per il finanziamento dei singoli interventi è stata prevista l'utilizzazione di risorse messe a disposizione dagli enti locali autorizzati a contrarre mutui ventennali con la Cassa depositi e prestiti;

l'ord. N. 2478 del 19 novembre 1996, con la quale il Presidente della Regione è stato delegato agli interventi sulle infrastrutture pubbliche e private di tutta la Regione Calabria danneggiata dagli eventi alluvionali. Con tale provvedimento sono stati concessi finanziamenti per L. 100,672 miliardi e sono stati previsti contributi a carico dello Stato per il risarcimento dei danni a beni mobili ed immobili subiti dai privati;

inoltre con la legge n. 677 del 31 dicembre 1996 di conversione del decreto legge n. 576 del 12 novembre 1996, sono stati disposti ulteriori interventi di emergenza a favore della Regione Calabria sempre in relazione agli eventi alluvionali dell'ottobre 1996.

I provvedimenti sopra citati sono già in fase di avanzata attuazione.

Il Sottosegretario di Stato delegato per il coordinamento della protezione civile:
Franco Barberi.

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

è emersa sempre più pressante negli ultimi anni l'esigenza di dotare il territorio dell'Alto Jonio Cosentino di una capitaneria di porto, sia per la gestione dell'ampio demanio marittimo, sia per la gestione più completa della flottiglia peschereccia di Corigliano Schiavonea (la più consistente della Calabria), sia ancora per la difesa delle coste, laddove si registrano sbarchi di clandestini extracomunitari nonché di merce di contrabbando;

ad oggi è istituito l'ufficio circondariale marittimo di Corigliano Calabro, che trova allocazione nei locali di nuova costruzione esistenti nell'area del porto di Corigliano Calabro;

pure operando nel migliore dei modi e con il massimo impegno e professionalità, la struttura esistente non riesce a soddisfare le esigenze di ordine più complessivo che il circondario richiede, principalmente in ordine alla gestione del territorio;

detti locali potrebbero essere sufficienti anche per l'elevazione dell'ufficio circondariale marittimo a capitaneria di porto;

in locali attigui a quelli occupati dal Circomare trovano allocazione la Guardia di finanza di Schiavonea e, attualmente

solo per il periodo estivo, un nucleo dei vigili del fuoco;

nel porto stesso è iniziata l'attività commerciale ed è già stato finanziato dalla regione Calabria il completamento dell'ultima banchina, dove potrebbero trovare posto anche i mezzi navali della capitaneria, attualmente di stanza presso la struttura turistica dei «laghi di Sibari», distante circa quindici chilometri;

la istituenda capitaneria di porto di Corigliano Calabro andrebbe a situarsi in posizione baricentrica rispetto alla capitaneria di porto di Crotona (a sud) ed a quella di Taranto (a nord), andando a coprire una porzione del complessivo tratto di costa che per la sua estensione (oltre 200 chilometri) non può essere efficacemente controllato dalle esistenti capitanerie;

la stessa istituenda capitaneria di porto rappresenterebbe inoltre una maggiore presenza dello Stato in un territorio ad alta pericolosità di infiltrazioni malavitose, riaffermando il presupposto di legalità necessario per lo sviluppo del territorio stesso;

l'intera provincia di Cosenza, che è bagnata dai due mari Jonio e Tirreno, che ha uno sviluppo costiero di notevole entità e che da sola per estensione territoriale è più grande di tutta la regione Liguria, è allo stato attuale sprovvista di capitaneria di porto;

lo stesso ente provincia di Cosenza finanzia, per la sicurezza del notevole flusso turistico estivo, ben sei postazioni spiagge sicure —:

quali ulteriori ostacoli si frappongano all'elevazione del Circomare di Corigliano Calabro in capitaneria di porto;

perché il Circomare di Corigliano Calabro non venga dotato di altre unità navali per il pattugliamento della costa. (4-08400)

RISPOSTA. — *Si concorda circa l'opportunità di elevare ai rango di Capitaneria di porto l'ufficio circondariale marittimo di*

Corigliano calabro; purtroppo, pero, al momento non è stato avviato alcun iter procedurale in tal senso, non certo per mancanza di volontà da parte delle autorità preposte ma a causa di elementi contingenti quali l'esiguità degli organici e l'insufficienza delle risorse finanziarie disponibili.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

attualmente a Roma ancora un milione e duecentomila autovetture debbono essere sottoposte al controllo dei gas di scarico per il 1997 ai fini del rilascio del bollino blu secondo l'ordinanza del sindaco di Roma;

già nel 1996 i controlli di cui sopra interessarono circa settecentomila autoveicoli;

in caso di non ottemperanza, sono previste sanzioni amministrative sia a carico degli automobilisti non in regola che delle officine che non dispongano di attrezzature di controllo omologate;

la gestione delle attività di controllo è stata affidata dal comune all'Acea e prevede il pagamento per il rilascio del bollino blu, oltre alle eventuali spese per l'adeguamento dell'impianto dei gas di scarico;

la normativa europea in materia ha previsto apparecchiature omologate secondo *standard* diversi da quelli finora in atto, e quindi sia le tarature degli opacimetri sia i controlli effettuati dalle stesse forze dell'ordine non risulterebbero più conformi alle direttive comunitarie;

lo stesso Ministro dei trasporti e della navigazione ha emanato un decreto (n. 628 del 23 ottobre 1996) con cui si stabiliscono nuove norme riguardo all'omologazione delle attrezzature per il controllo dei gas di scarico;

pertanto, al momento attuale gli opacimetri utilizzati dalle officine del comune di Roma per conto e con l'autorizzazione dell'Acea non appaiono in regola con le norme di omologazione europea;

i controlli verrebbero inoltre effettuati da officine nella quasi totalità sprovviste di autorizzazione ministeriale, così come invece disposto dall'articolo 80 del codice della strada, cui l'ordinanza n. 366 fa esplicito richiamo —:

se ritenga legittimo che il sindaco di Roma abbia costretto i cittadini del comune di Roma a munirsi del « bollino blu » avocando funzioni proprie del Ministro dei trasporti e della navigazione, come previsto dall'articolo 80, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, secondo cui è solo detto Ministro che deve stabilire « con propri decreti i criteri, i temi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore »;

se risponda inoltre al vero che le officine citate nell'ordinanza n. 366 del sindaco di Roma risultino a tutt'oggi sprovviste di autorizzazione ministeriale ad effettuare i controlli citati, e, in caso affermativo, se non sia stato commesso un abuso di potere nel costringere i cittadini a munirsi di tale bollino;

se le officine citate nell'ordinanza n. 366 del sindaco di Roma risultino al momento attuale provviste di opacimetri in regola e con quali criteri si sia provveduto alla loro attuale omologazione;

in base a quali parametri tecnici e giuridici siano stati effettuati dal 1994 ad oggi i controlli dei gas di scarico e fatte pagare sostanziose contravvenzioni in base a dati raccolti con opacimetri non conformi alle norme europee;

se sia vero che a questo proposito sia stata avviata a carico dell'Italia procedura di infrazione da parte dell'Unione europea, come si apprende da articoli di stampa;

quali iniziative intenda assumere, eventualmente interessando, se del caso, la

magistratura, per accertare se il sindaco di Roma abbia eventualmente commesso atti illeciti obbligando gli automobilisti romani a controlli, adeguamenti e sanzioni in contrasto con la normativa nazionale ed europea. (4-08245)

RISPOSTA. — *L'articolo 7, comma 1, lettera b) del vigente codice della strada dà facoltà ai sindaci di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti, conformemente alle direttive impartite dal Ministero dei lavori pubblici.*

Non esistono direttive comunitarie che impongono prescrizioni diverse da quelle stabilite dalle norme nazionali, riguardo gli opacimetri e gli analizzatori di gas di scarico. Peraltro il decreto ministeriale del 23 ottobre 1996 n. 628, recante, tra l'altro, norme per l'approvazione e l'omologazione delle attrezzature in questione, è stato sottoposto al preventivo esame della Commissione europea, così come prescritto.

Si fa, altresì, presente che le apparecchiature utilizzate dalle officine nella cosiddetta campagna « bollino blu », se conformi a quanto disposto dal decreto ministeriale 28 febbraio 1994, hanno avuto validità fino a tutto il 13 giugno 1997, in quanto il citato decreto ministeriale 628/96, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 14 dicembre 1996, è entrato in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione, a norma dell'articolo 235, comma 1 del codice della strada.

Inoltre, le officine che partecipano all'operazione « bollino blu » possono anche non essere comprese tra quelle previste all'articolo 80, comma 8 del codice della strada, in quanto non si tratta nel caso specifico di revisioni effettuate su concessione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Pertanto, il controllo delle officine che operano nella campagna « bollino blu » non è di pertinenza dell'Amministrazione salvo che esse non siano anche abilitate ad effettuare revisioni ai sensi del già citato articolo 80, comma 8, ed in tal caso, ovviamente, detto controllo avviene in modo puntuale.

Infine, non risulta che sia stata avviata dalla Comunità europea alcuna procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia, in ordine alla campagna « bollino blu », iniziativa peraltro in atto anche presso altri Comuni italiani.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

sulla stampa nazionale, ed in particolare su Il Sole-24 Ore del 15 novembre 1996, è comparso un articolo riguardante una richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal pubblico ministero di Palermo nei confronti dei vari ex amministratori del Banco di Sicilia;

tra questi risulterebbe esserci anche certo signor Danilo Longhi —:

se il signor Danilo Longhi per il quale il pubblico ministero ha chiesto il rinvio a giudizio per falso in bilancio per la vicenda riguardante il Banco di Sicilia, sia lo stesso attualmente presidente della Union camere di Vicenza. (4-06432)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che le notizie esposte nell'atto ispettivo a proposito dello specifico esercizio dell'azione penale, non trovano riscontro nelle informazioni acquisite presso la competente autorità giudiziaria.*

Il Ministro di grazia e giustizia: Giovanni Maria Flick.

GRAMAZIO, CONTI, CARLESÌ, PORCU e ANGELONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

la società Ferrovie dello Stato è il più vasto complesso industriale gestito dallo

Stato italiano e costituisce per il paese un patrimonio di inestimabile valore economico e sociale;

l'efficiente gestione ed il corretto sviluppo della rete ferroviaria italiana e del sistema di trasporto su rotaia sono un elemento irrinunciabile per l'ingresso del nostro Paese in Europa, come dimostrano la grande attenzione ed i cospicui investimenti che i più evoluti *partner* europei stanno dedicando alle proprie compagnie ferroviarie;

recenti, drammatici avvenimenti (soprattutto l'ancora oscura vicenda Necci ed il tragico disastro di Piacenza) hanno portato alla luce prospettive gestionali per le Ferrovie dello Stato preoccupanti sotto tutti gli aspetti, con gravissimi riflessi sulla sicurezza dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sulla realizzazione degli investimenti;

l'attuale amministratore delegato delle ferrovie, ingegner Giancarlo Cimoli, cui sono stati attribuiti dal consiglio di amministrazione della società poteri da vero e proprio plenipotenziario, sta dimostrando giorno dopo giorno la propria più completa inadeguatezza rispetto alle gravi responsabilità connesse al ruolo attribuitogli —

se sia vero che l'ingegner Cimoli:

abbia sollevato dai rispettivi incarichi quasi tutti i dirigenti di vertice della società, sostituendoli con dirigenti sconosciuti, non in possesso a quanto risulta agli interroganti, di alcun tipo di conoscenze nel settore dei trasporti, quali Fulvio Conti, Maurizio Bussolo, Daniela Scurti, Livio Vido, Alessandro Renon, Maria Teresa Fantola, Rosa Papetti;

abbia inopinamente compromesso le delicatissime relazioni industriali del sistema ferroviario con incauti annunci ad effetto, non suffragati da reali esigenze di gestione (licenziamento di duecento dirigenti e cassa integrazione per ventimila ferrovieri), determinando una preoccupante conflittualità e facendo proclamare in breve tempo ben due scioperi generali,

l'uno effettuato con gravi disagi all'utenza, l'altro sospeso solo grazie al senso di responsabilità di sindacati e lavoratori all'indomani della tragedia di Piacenza;

abbia programmato unilateralmente tagli selvaggi al trasporto dei pendolari, sacrificando sull'altare di ingiustificati interessi economici e senza rispetto per gli indirizzi parlamentari le esigenze primarie delle classi meno protette e più bisognose del popolo italiano;

nonostante l'attuale momento di crisi, non abbia mancato di porre in essere atti che appaiono discutibili, quasi la transazione di ben settanta miliardi con un consorzio di imprese costruttrici o la poco trasparente cessione dell'informatica ferroviaria (pure punto nevralgico per la sicurezza dell'esercizio);

con proprio provvedimento, si sia senza giustificazione spogliato della maggior parte dei suoi poteri, delegandoli al ragioniere Fulvio Conti, da lui assunto presso le Ferrovie dello Stato con una retribuzione di circa un miliardo di lire all'anno, nominandolo di fatto suo plenipotenziario, senza alcun tipo di controllo governativo o parlamentare su tale nomina;

all'indomani della tragedia di Piacenza, abbia nominato responsabile della sicurezza dell'esercizio ferroviario il dottor Gianpietro Monfardini, senza tenere conto che il medesimo è addirittura indagato, come riportato ampiamente dalla stampa nazionale, di tentato disastro ferroviario dal procuratore della Repubblica di Bologna, dottor Luigi Prisco, per il controllo di un ponte ferroviario avvenuto pochi istanti dopo il transito di un treno con a bordo trecento viaggiatori pendolari;

se intendano disporre adeguati accertamenti in merito a quanto sopra riportato, ed in genere sulla gestione delle Ferrovie dello Stato da parte dell'ingegner Cimoli, riferendone gli esiti in Parlamento e precisando quali iniziative intendano assumere per porre rimedio alla grave situazione denunciata e per restituire final-

mente al Paese una azienda ferroviaria sicura ed efficiente. (4-07465)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Risulta che le caratteristiche professionali possedute dal gruppo di dirigenti assunto recentemente presso la società F.S. spa ed indicato dagli onorevoli interroganti rispondono a precise ed individuate esigenze aziendali che hanno inteso collocare, in posizioni di elevata responsabilità ed impegno, personalità che garantissero con la propria spiccata managerialità la gestione di un momento di transizione e quindi particolarmente significativo per la Società.

Con le scelte effettuate la Società non ha inteso « sollevare dai rispettivi incarichi » i precedenti vertici aziendali, ma di fatto, all'interno di un processo riorganizzativo più complessivo, sono state modificate le utilizzazioni dei responsabili di alcuni settori rispetto ai quali l'Amministratore Delegato, nella sua autonomia di direzione ed indirizzo, ha ritenuto necessario intervenire, ridefinendone gli ambiti operativi.

Per quanto riguarda le « delicatissime relazioni industriali del sistema ferroviario », le FS hanno fatto presente che pur attraverso momenti di maggiore o minore tensione dovuti a contingenti problemi vertenziali, si mantengono estremamente corrette e contenute, anche se nell'ultimo periodo vanno registrati diffusi conflitti dovuti non già ad « incauti annunci ad effetto » del signor Amministratore Delegato, bensì sostanzialmente alla stagione di rinnovo contrattuale del personale ferroviario che va aprendosi.

Anche per ciò che concerne l'assegnazione di deleghe particolari ai diversi dirigenti della Società, nelle loro rispettive collocazioni funzionali, le F.S. confermano che essa rientra nelle autonome valutazioni dell'Amministratore Delegato, peraltro consentite dal mandato conferito dal consiglio di amministrazione.

Circa la retribuzione del dottor Fulvio Conti, la Società F.S. conferma che tale compenso è in linea con analoghe retribuzioni conferite da aziende industriali ope-

ranti nel mercato estero a dirigenti che rivestono ruoli dello stesso livello di responsabilità e professionalità.

Infine, per quanto riguarda l'incarico di direttore della direzione tecnica affidato all'ingegner Gianpietro Monfardini, la Società F.S. afferma che la grande esperienza posseduta e l'elevato livello di capacità professionale nel settore dell'esercizio ferroviario sono alla base delle valutazioni che hanno portato all'individuazione del dirigente in parola per una collocazione di così particolare rilievo nell'organizzazione societaria.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e della navigazione e della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:

il signor Fulvio Conti, neo direttore generale delle Ferrovie dello Stato, dichiara di essere in possesso del diploma di laurea in economia e commercio;

il medesimo signor Conti risulta ripetutamente qualificato in atti parlamentari come semplice ragioniere —:

se intendano disporre i necessari accertamenti onde precisare di quale titolo di studio sia realmente in possesso il signor Fulvio Conti. (4-07781)

RISPOSTA. — Le F.S. S.p.A. hanno fatto presente che anche il dottor Fulvio Conti, come tutti i dirigenti assunti dalla Società F.S., ha presentato la certificazione necessaria al perfezionamento del processo di assunzione.

Tale documentazione è conservata nella pratica personale di ogni dirigente assunto; pertanto, agli atti della Società F.S. è conservata anche la copia del certificato di laurea in Economia e Commercio conseguita dal dottor Fulvio Conti, attuale diret-

tore generale Finanza, amministrazione, controllo e patrimonio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

i Ministri del tesoro e dei trasporti e della navigazione hanno più volte indicato nel risanamento economico-finanziario la priorità assoluta della gestione delle Ferrovie dello Stato spa, rilevando, altresì, che tale obiettivo sia perseguibile solo attraverso un drastico ridimensionamento dei costi di struttura —:

se siano a conoscenza del fatto che durante la permanenza dell'onorevole Burlando al dicastero dei trasporti, siano stati assunti *ex novo* i seguenti dirigenti del gruppo Ferrovie dello Stato: Giancarlo Cimoli, amministratore delegato; Fulvio Conti, direttore generale; Francesco Forlenza, direttore generale; Daniela Scurti, direttore relazioni esterne; Maurizio Busolo, direttore area merci, amministratore Eurolog; Livio Vido, amministratore delegato Italfer; Roberto Renon, amministratore delegato Tav; Carlo Croce, amministratore delegato Efeso; Maria Teresa Fantola, direttore legale; Giovanni Parillo, direttore relazioni istituzionali;

se ritengano plausibile che tutte le posizioni di vertice del gruppo Ferrovie dello Stato siano state coperte da risorse esterne, non esistendo tra i circa 980 dirigenti del gruppo alcuna professionalità atta ad assumere responsabilità di primo livello;

se sia verosimile che le Ferrovie dello Stato si siano accollate per tali assunzioni un onere aggiuntivo di circa dodici miliardi di lire annue;

se risulti vero che il Ministro dei trasporti e della navigazione abbia, in una recente conferenza del suo partito, legitti-

mato tale scelta, affermando altresì: « abbiamo cambiato tutto il vertice dell'azienda, con la sola eccezione di Mauro Moretti, direttore dell'area materiale rotabile, perché partecipa alle nostre riunioni di partito »;

quali siano i *curricula vitae* dei dirigenti sopra menzionati, ed in particolare dei neo direttori generali Conti e Forlenza, e gli stipendi percepiti dagli stessi negli incarichi precedenti l'assunzione nelle Ferrovie dello Stato spa. (4-07867)

RISPOSTA. — *Le F.S. S.p.A. fanno presente che tutte le assunzioni di dirigenti effettuate nell'ultimo periodo sono state realizzate al fine di inserire un gruppo di managers in grado di intervenire con tempestività in termini di responsabilità, di sistemi gestionali e di nuove tecniche di analisi, nelle fasi del processo di riorganizzazione della Società.*

Per tale motivo le F.S. S.p.A. hanno fatto ricorso all'inserimento di risorse esterne affiancate dai dirigenti con professionalità ed esperienza maturate nella « tradizione » ferroviaria.

Per quanto concerne le retribuzioni attribuite al top management le F.S. S.p.A. sottolineano che stanno operando in coerenza con il mercato e con le esperienze professionali dei singoli dirigenti.

Tale sostanziale allineamento è riscontrabile anche nei confronti dei dirigenti menzionati ed in particolare le F.S. S.p.A. fanno presente che i curricula del dottor Conti e del dottor Forlenza offrono le garanzie più assolute che le caratteristiche personali e professionali possedute, in considerazione dei livelli di responsabilità richiesti ed affidati loro, rispondono perfettamente alle valutazioni della Società F.S. che ha ritenuto indispensabile collocare in posizioni di grande rilievo dirigenti che garantissero il presidio di una fase così delicata con coerenza e managerialità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO, GASPARRI, MENIA e CARLESI. — *Al Presidente del Consiglio dei*

ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

risulta agli interroganti che, dopo l'insediamento dell'ingegner Giancarlo Cimoli nella carica di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, la signora Maria Rosaria Papetti, già segretaria del medesimo Cimoli, sia stata assunta nel mese di ottobre 1996 presso la società Metropolis dall'amministratore delegato della medesima, Samuel Buaron, con la qualifica di impiegato e con uno stipendio di circa quattro milioni mensili;

ad avviso degli interroganti, tale assunzione, che dimostra una pronta accondiscendenza ai desiderata dell'ingegner Cimoli potrebbe ricondursi all'inspiegabile conferma al vertice di Metropolis del Buaron, notoriamente chiamato in causa nell'ambito dell'inchiesta della procura della Repubblica di La Spezia;

risulta inoltre agli interroganti che dopo due mesi la signora Papetti sarebbe stata assunta dall'ingegner Cimoli direttamente presso le Ferrovie dello Stato, con la qualifica di dirigente e con uno stipendio annuo di duecentocinquanta milioni di lire ed autovettura di servizio —:

se non ritengano lesivo della dignità delle migliaia di funzionari assunti nelle Ferrovie dello Stato mediante pubblico concorso e non ancora nominati dirigenti il fatto che una persona che appare priva di titoli e di esperienza nel settore dei trasporti, dopo soli due mesi dal suo ingresso nel settore delle Ferrovie dello Stato, venga nominata dirigente con l'attribuzione di emolumenti e di utilità accessorie proprie dei dirigenti di massimo livello. (4-08625)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Risulta che l'assunzione della signora Papetti e la conferma dell'incarico al dottor Buaron rientrano nelle decisioni assunte in autonomia di direzione e scelta da parte dell'Amministratore Delegato di F.S. spa per l'utilizzazione del personale dirigenziale in particolari ruoli e collocazioni.

Le valutazioni che sempre accompagnano tali scelte sono determinate da considerazioni che si basano sulle esperienze professionali possedute dai dirigenti e sulle caratteristiche specifiche delle posizioni da ricoprire.

Le F.S. fanno presente che, come è avvenuto in concomitanza con altre assunzioni effettuate nell'ultimo periodo, non si è inteso « ledere la dignità » di alcun funzionario della Società, bensì individuare dirigenti in possesso di requisiti tali da garantire risposte adeguate in termini di affidabilità manageriale e di responsabilità nel momento in cui vengono chiamati a ricoprire incarichi particolarmente impegnativi.

Quanto alle retribuzioni, queste vengono determinate sulla base di un sostanziale allineamento con la curva delle retribuzioni di mercato, comunque in maniera uniforme e rispondente ai contenuti del contratto collettivo nazionale dei lavoratori per i dirigenti F.S., ed in linea con la politica retributiva societaria, confermata con significativi accordi con le parti sindacali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato prevedevano nel loro organigramma interno una funzione interamente dedicata agli adempimenti di carattere fiscale della società, funzione posta alle dirette dipendenze della vicedirezione generale della holding;

tale funzione, affidata alla responsabilità del dottor Rosario Geronimo fin dal momento della sua costituzione, ha svolto, per unanime riconoscimento dei vertici aziendali, i propri compiti con diligenza e puntualità, specie in relazione alla novità che tali adempimenti hanno costituito per il corpo aziendale all'indomani della tra-

sformazione delle Ferrovie in società di diritto privato —:

per quale motivo il nuovo vertice delle Ferrovie dello Stato abbia, nel recente nuovo organigramma, rimosso il dottor Geronimo dall'incarico cui aveva adempiuto con unanime consenso;

per quale motivo il nome del dottor Geronimo non compaia più in nessuna funzione o direzione del nuovo organigramma;

se la rimozione del dottor Geronimo e la sua marginalizzazione siano in qualche modo riferibili all'attività di rappresentanza sindacale dei dirigenti svolta dal medesimo;

se tale intervento del vertice delle Ferrovie non sia lesivo dei diritti, sanciti per legge, di tutela dei rappresentanti sindacali e non si configuri come atto di preferenza dell'una sigla sindacale rispetto ad altra;

se risulti vero che siano circa un centinaio i dirigenti delle Ferrovie rimossi dai loro incarichi con il recente ultimo organigramma, senza che sia stato loro prospettata una nuova collocazione;

se tale vicenda sia in qualche modo connessa alle voci che indicano l'inclusione — nel piano d'impresa che l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli si appresta a presentare — di un programma di esodi forzati per alcune centinaia di dirigenti del gruppo;

se risulti vero che il responsabile della gestione del personale dirigente del gruppo dottor Carlo Vergara avrebbe, su richiesta dell'ingegner Cimoli, già predisposto un elenco di dirigenti privi d'incarico da sottoporre al più presto ad esodo forzato.

(4-08972)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri.*

La nuova articolazione organizzativa della Holding del Gruppo Ferrovie dello

Stato S.P.A., è stata approvata con ordine di servizio dell'Amministratore Delegato, il 19 febbraio 1997.

Gli incarichi e le responsabilità in precedenza affidati al dottor Rosario Geronimo sono stati ricollocati all'interno di una nuova unità organizzativa, ridefinendo compiutamente gli ambiti di intervento del settore fiscale nel suo complesso.

Nel citato ordine di servizio non compare il nominativo del dottor Geronimo, come del resto quello di moltissimi altri dirigenti, in quanto in questa prima fase riorganizzativa, l'attenzione delle F.S. è stata fissata sul primo livello di responsabilità dirigenziali.

Non si tratta, quindi, per tali dirigenti, di rimozioni, ma di riconferme, per il momento, negli incarichi attualmente svolti, in attesa di un provvedimento riguardante il secondo livello di responsabilità (micro-struttura).

Nel merito delle considerazioni riguardanti l'attività sindacale svolta dal dottor Geronimo, le F.S. sottolineano che la stima ed il rispetto nei confronti del medesimo, sia nell'una veste che nell'altra, sono confermati dai reciproci rapporti costantemente intrattenuti tra la Società ed il dirigente.

Risulta, infine che, allo stato attuale non esiste un programma di esodi forzati per i dirigenti, né il responsabile delle risorse chiave della Società F.S. ha predisposto alcun elenco di dirigenti privi di incarico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

in più occasioni il Ministro interrogato ha rilevato la necessità che nella gestione delle ferrovie dello Stato venissero reintrodotti principi di trasparenza e correttezza anche nella valorizzazione delle risorse umane impiegate in funzione dirigenziale —:

se siano a conoscenza della circostanza che nel novembre scorso è stata

assunta dall'esterno del gruppo, con un ruolo di dirigente di prima fascia ed uno stipendio di trecentotrenta milioni l'anno, la signora Daniela Scurti, a cui il recente organigramma dell'azienda, elaborato dal ragionier Fulvio Conti, neo direttore generale, ha attribuito il delicato incarico di direttore delle relazioni esterne del gruppo;

quale sia stato il processo selettivo che ha condotto all'assunzione della signora Scurti e se all'uopo siano state impiegate anche società specializzate nell'*head hunting* e quali siano i compensi ad esse riconosciuti;

quale sia con esattezza lo stipendio attribuito alla signora Scurti, comprensivo anche delle parti accessorie e dei benefici accessori, quali l'utilizzo di un'auto blu con autista;

quale sia il *curriculum vitae* della signora Scurti, che fino al momento dell'assunzione nelle ferrovie dello Stato risultava abbastanza sconosciuta al mondo delle relazioni esterne e della comunicazione;

quali siano i motivi per cui, in un'azienda che straripa di altissime professionalità nel campo della comunicazione, l'amministratore delegato ingegner Cimoli abbia piuttosto ritenuto opportuno assumere una nuova dirigente dall'esterno, non utilizzando risorse esterne del calibro di Lorenzo Gallico, ex capo ufficio stampa, esautorato dalla gestione Necci, di Roberto Spingardi, saggista, ex direttore della comunicazione del più grande gruppo multimediale italiano, o financo di Nadio Delai, ex direttore di Rai Uno;

se risulti vero che ammonterebbero a sedici le assunzioni di nuovi dirigenti di prima fascia disposte dall'ingegner Cimoli, per un costo aggiuntivo presunto di circa dodici miliardi di lire;

se risulti vero che alcuni dei neo-assunti dal ragionier Conti proverebbero direttamente dalla società Deloitte e Tou-

che, società fruitrice di un rapporto di consulenza per le ferrovie, negoziato dallo stesso Conti;

quali siano i particolari meriti professionali del dottor Pierluigi Ceschia, inaspettatamente promosso al rango di responsabile delle dimissioni e privatizzazioni di attività non strategiche delle ferrovie. (4-09362)

RISPOSTA. — *Con ordine di servizio dell'Amministratore delegato della Società F.S. n. 12 del 19 febbraio 1997 è stata definita la nuova organizzazione societaria, per quanto riguarda le responsabilità dirigenziali di primo livello.*

Con il medesimo ordine di servizio alla signora Daniela Scurti, assunta presso la Società dal 10 novembre 1996, è stata affidata la responsabilità della Direzione relazioni esterne.

Le F.S. S.p.A. confermano che le caratteristiche professionali possedute dalla signora Scurti rispondono a precise ed individuate esigenze aziendali che in primo luogo hanno inteso collocare in una posizione di grande responsabilità ed impegno un dirigente che garantisse con una presenza di spiccata managerialità la gestione di un momento così particolarmente significativo per le F.S.

Per quanto riguarda il processo selettivo che ha portato all'assunzione del dirigente, le F.S. S.p.A. ribadiscono che sono sempre state seguite procedure che hanno portato ad assunzioni definite sulla base di ricerche mirate, volte ad individuare risorse manageriali che garantissero in ogni caso elevati livelli, sia dal punto di vista professionale che delle esperienze di lavoro maturate ed in tal senso sono state fornite ampie assicurazioni ad ogni richiesta pervenuta da parte degli organi di controllo.

In merito al problema della articolazione delle retribuzioni, le F.S. S.p.A. sottolineano che le stesse vengono determinate perseguendo un sostanziale allineamento con la curva delle retribuzioni di mercato, comunque in maniera uniforme e rispondente ai contenuti del contratto collettivo nazionale dei lavoratori per i dirigenti F.S. ed in linea

con la politica retributiva societaria, confermata in accordi con le parti sindacali.

Per quanto riguarda la richiesta di conoscere l'ammontare, le F.S. S.p.A. ritengono che la questione potrebbe ledere il fondamentale diritto alla riservatezza proprio di ciascun dirigente. La violazione di tale diritto rappresenterebbe un atto di estrema gravità per l'azienda e la esporrebbe al rischio del deterioramento del rapporto fiduciario con i propri massimi esponenti.

Le F.S. S.p.A. precisano che, dal momento in cui l'ingegner Cimoli è stato nominato Amministratore delegato, la Società F.S. ha assunto sei dirigenti « di prima fascia », sostenendo un costo non corrispondente all'ammontare indicato, né la Società di provenienza degli stessi risulta essere la Deloitte & Touche.

Le F.S. S.p.A. fanno infine presente che la responsabilità affidata al dirigente dottor Ceschia costituisce una scelta operata in autonomia e discrezionalità di direzione, tenendo conto delle professionalità e delle esperienze maturate dall'interessato e che va ricondotta ad un'analisi complessiva attuata dal vertice societario, relativamente alle risorse a disposizione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO, GASPARRI, ASCIERTO, CONTI, CARLESÌ e PORCU. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere:

a quanto ammonti numericamente il personale delle Ferrovie dello Stato spa in missione nella provincia di Bolzano e quale sia la durata delle missioni;

se esistano pubbliche graduatorie per le richieste di missione e quali siano i criteri che determinano l'avvicendamento;

se il personale in missione sia alloggiato a spese delle Ferrovie dello Stato spa ed abbia diritto a buoni ristorante;

quale sia infine la struttura ed il relativo dirigente che raccoglie ed amministra il personale in missione nella provincia di Bolzano. (4-09517)

RISPOSTA. — Il numero dei dipendenti in comando-missione in Alto Adige è di 135 unità; la durata del comando è di un anno, salvo rinnovo. Tale istituto è regolato dal Capo 1° delle Disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con legge n. 34 dell'11 febbraio 1970 e successive modificazioni legislative nonché da accordi sindacali nazionali e territoriali.

L'avvicendamento del personale è basato sulle esigenze operative e professionali delle unità operanti nella provincia di Bolzano nonché delle disponibilità concordate con i responsabili delle unità cedenti e dei dipendenti interessati.

Dove possibile, il personale in comando-missione è alloggiato presso posti di pernottamento di proprietà delle Ferrovie dello Stato con pagamento di canone a prezzo politico.

L'utilizzazione dei servizi di mensa è regolata dalle norme generali valide per tutto il personale ferroviario. Per il personale in missione in Alto Adige è accordato un pasto serale a prezzo politico, oltre al pasto meridiano, nei giorni di effettiva presenza in servizio.

L'amministrazione del personale in Alto Adige è di competenza della Divisione Personale Alto Adige, che è struttura dipendente della Direzione Risorse Umane della Direzione Generale Holding e, sul territorio, è seguita dal dottor Giuseppe Borziello.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

le ferrovie dello Stato perderanno nel presente esercizio, secondo le stime del loro amministratore delegato Giancarlo Cimoli, cinquemilacinquecento miliardi di lire;

i visitatori della sede centrale delle ferrovie di Villa Patrizi in Roma, sono costretti ogni giorno ad estenuanti *gimkane* per evitare l'incredibile numero di « auto blu », che parcheggiano nel cosiddetto cortile d'onore —:

quale sia esattamente il numero di « auto blu », berline di rappresentanza di grossa cilindrata, in dotazione presso la sede centrale di Villa Patrizi in Roma, e quale il costo complessivo del parco auto delle ferrovie dello Stato, comprensivo degli stipendi degli autisti e dei costi della manutenzione;

se risulti vero che il costo medio di esercizio di un auto blu con autista sfiorerebbe i centottanta milioni l'anno;

per quali motivi, mentre il Governo pone limiti severissimi all'utilizzo delle « auto blu » nella sua amministrazione, riservandole alle sole altissime cariche istituzionali e financo inibendone l'uso agli ex capi di Governo, le ferrovie dello Stato, sotto la gestione dell'ingegner Giancarlo Cimoli, ne abbia piuttosto esteso l'uso ed il numero;

se possa essere considerata una giustificazione plausibile il considerare le ferrovie dello Stato come società di diritto privato, nel momento in cui queste sopravvivono per quattro quinti con contributi dello Stato;

quali siano i criteri di assegnazione ai dirigenti delle ferrovie dello Stato delle « auto blu » in questione, ed in particolare perché anche dirigenti di seconda o terza fascia, e che non hanno alcuna esigenza di frequente mobilità oltre alla tratta casa-ufficio-casa, beneficino di tale servizio con autista;

se i ministri, azionista e controllante delle ferrovie dello Stato, nel momento in cui si apprestano a richiedere ingenti sacrifici tanto ai lavoratori delle ferrovie ritenuti in esubero quanto ai cittadini utenti che vedono il servizio pendolare sempre più ridotto, non ritengano opportuno richiedere ai vertici dell'azienda ferroviaria maggiore sobrietà e trasparenza

nei comportamenti pubblici, e restringere l'uso delle « auto blu » al solo amministratore delegato e alle occasioni di reale rappresentanza. (4-09824)

RISPOSTA. — Le F.S. S.p.A. comunicano che gli automezzi in dotazione al Car Service della sede centrale della F.S. S.p.A. sono complessivamente n. 47, di cui n. 38 sono autovetture e n. 8, tra cui n. 1 motoveicolo, sono mezzi di lavoro.

Il costo annuo della gestione e della manutenzione del parco automezzi è pari a £. 224.500.000 (consuntivo 1996).

Gli autisti attualmente assegnati al Car Service sono n. 57, per costo annuo pari a £. 4.332.000.000.

I criteri di assegnazione delle autovetture, stabiliti con normativa interna, fanno salve innanzitutto le esigenze di mobilità e di rappresentanza dell'Amministratore Delegato, dei due Direttori Generali e dei responsabili di A.S.A.; in secondo luogo altre autovetture risultano assegnate per le esigenze di mobilità di dirigenti di primo livello che, per ragioni di servizio, debbano recarsi con frequenza in località decentrate: la normativa citata non consente l'utilizzo delle autovetture di servizio per il percorso casa/ufficio e viceversa.

Le F.S. S.p.A. fanno inoltre presente che è allo studio un progetto di modifica della normativa interna, con il quale la società intende realizzare una completa riorganizzazione e ottimizzazione strutturale del Car Service della sede centrale, che avrà come conseguenza immediata un sensibile ridimensionamento dei servizi: ciò consentirà una notevole riduzione dei costi operativi che oggi pesano sul servizio.

Per completezza di informazione si fa presente che nel cortile d'onore di Villa Patrizi oltre alle auto in dotazione alla sede centrale F.S., sostano auto appartenenti ad altre strutture della società, temporaneamente presenti in sede, nonché autovetture del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

GRAMAZIO, GASPARRI, ASCIERTO, CONTI, CARLESI e PORCU. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

nell'ex compartimento di Verona delle ferrovie dello Stato Spa, per motivi di bilancio, non si fa più ricorso al lavoro straordinario, se non in casi eccezionali e comunque saltuari —

se sia vero che dal 1990, secondo quanto affermano comunicati sindacali diffusi nell'ambito del settore ferroviario, ed in caso positivo per quanti anni, alcuni dipendenti delle ferrovie dello Stato del compartimento di Verona, hanno percepito mensilmente, come risulta agli interroganti, l'equivalente di circa quindici ore di straordinario;

per quali motivi, sui cartellini che riportano la timbratura delle entrate e delle uscite dal luogo di lavoro, non compaiano mai le citate ore straordinarie;

chi abbia autorizzato questo beneficio economico e, in caso contrario, se le ferrovie dello Stato Spa intendano recuperare le somme elargite in mancanza di una evidente prestazione lavorativa, denunciando le eventuali responsabilità penali degli interessati alla scandalosa vicenda.

(4-09906)

RISPOSTA. — *Risulta che alcuni dipendenti dell'ex compartimento FS di Verona hanno effettuato dal 1990 al 1992, per carenza di personale in grado di svolgere alcuni lavori urgenti e specialistici, 15 ore di lavoro straordinario mensile regolarmente autorizzate dai dirigenti.*

Le ore di straordinario risultano dal cartellino, quando l'attività lavorativa è stata svolta in sede, dal prospetto di liquidazione, quando il lavoro straordinario è stato svolto fuori impianto, su autorizzazione specifica del superiore diretto.

Al riguardo le F.S. fanno presente che non risultano somme corrisposte senza la corrispondente prestazione lavorativa; pertanto, non ritengono di dover recuperare le somme erogate a tale scopo e tanto meno

sussistono responsabilità penali a carico degli interessati.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

MASSIDDA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la società Cis Service Spa, con sede a Cagliari, opera da sette anni nel settore della produzione di servizi finanziari e reali alle imprese;

gli azionisti della società (la Banca Cis — ex Credito industriale sardo — detiene il pacchetto di maggioranza), nel corso dell'assemblea straordinaria del 30 luglio 1996, hanno deliberato lo scioglimento anticipato e la messa in liquidazione della stessa;

la decisione è stata motivata con esigenze di razionalizzazione dei costi e con il progressivo venir meno degli impegni di lavoro contrattualmente assunti;

l'azienda ha avviato le procedure di licenziamento collettivo (previste dall'articolo 24, commi 1 e 2, della legge del 31 luglio 1991, n. 223) per quattordici impiegati, che costituiscono la totalità dei lavoratori interessati dal provvedimento di liquidazione. Vi sono inoltre tre impiegati assunti con contratto di formazione lavoro e due dirigenti, che, per legge, restano esclusi dalla procedura;

i vertici della Banca Cis si sono riservati, in un futuro indeterminato, la possibilità di assumere questi lavoratori presso l'istituto di credito;

la decisione di licenziare i dipendenti del Cis Service contrasta con le garanzie occupazionali fornite dall'amministrazione della banca nel corso di incontri ufficiali e, in particolare, durante il vertice tenutosi con le organizzazioni sindacali nel mese di luglio 1996, garanzie regolarmente riportate a verbale;

i tre contratti di formazione lavoro sono prossimi alla scadenza, e, in fase di liquidazione della società, non possono essere rinnovati;

la Banca Cis - della quale sono azionisti il ministero del tesoro (46,27 per cento), la regione autonoma della Sardegna (32,77 per cento), il Banco di Sardegna (15,08 per cento), la Banca di Sassari (3,77 per cento) e il Banco Ambro Veneto (2,11 per cento) -, ha in atto un progetto di sviluppo che prevede l'assunzione di circa settanta-ottanta lavoratori;

nel corso degli anni i dipendenti del Cis Service hanno lavorato, di fatto, in convenzione con l'azionista di maggioranza, effettuando prestazioni per conto della Banca (servizi che ammontavano a circa il 50 per cento del fatturato dell'azienda). Diversi dipendenti della società sono tutt'oggi impegnati negli uffici dell'istituto di credito;

questo stato di cose dimostra la compatibilità tra le competenze e le professionalità in possesso del personale della società in liquidazione e le esigenze dell'azionista di maggioranza;

la continuità tra le diverse gestioni (Banca Cis e Cis Service) è stata dimostrata, in questi anni, dalle nomine in seno all'azienda del gruppo (stessi presidenti, vicepresidenti e consiglieri di amministrazione della banca);

le organizzazioni sindacali addebitano lo stato di crisi del Cis Service a errori gestionali imputabili ai vertici dell'azienda, e non all'alto costo del lavoro dei dipendenti;

ai medesimi sono stati applicati contratti di lavoro del settore « metalmeccanico » (con retribuzioni medie annue al di sotto dei trentatré milioni lordi), mentre hanno un inquadramento previdenziale del settore « commercio »;

questa procedura precluderebbe l'applicazione di ammortizzatori sociali nonostante le organizzazioni sindacali abbiano più volte sollecitato i vertici del gruppo

all'adeguamento dei contratti alle mansioni realmente svolte all'interno dell'azienda;

la Banca Cis, dal 1993 è diventata gruppo creditizio, iscritto all'apposito albo della Banca d'Italia (cod. 10649.2);

questa condizione imponeva l'obbligo di allineare i livelli contrattuali delle aziende del gruppo (Cis Service è l'unica azienda) a quelli della Banca Cis;

nonostante l'adeguamento dei contratti avrebbe inciso in maniera irrisoria (circa ottanta milioni l'anno) sul bilancio dell'azienda, si è sistematicamente elusa la legge e sono stati mortificati i diritti dei lavoratori;

i dipendenti della società garantivano una produttività superiore a quella realizzata in altre aziende del settore. Tale risultato serviva unicamente al sostenimento degli alti costi di struttura;

gli emolumenti corrisposti ai dipendenti dell'azienda, infatti, ammontano a circa cinquecento milioni di lire l'anno, a fronte di altrettanti destinati alla sola dirigenza (quattro unità), oltre gli svariati *benefit* e gettoni di presenza riconosciuti ai membri del consiglio di amministrazione -:

se non ritenga opportuno intervenire per sollecitare il passaggio dei dipendenti del Cis Service alla Banca Cis, considerate le provate capacità, la professionalità e le competenze del personale della società e il ripetuto utilizzo delle stesse da parte dell'istituto di credito;

se non ritengano opportuno avviare iniziative atte al ripristino delle regole e dei diritti fondamentali dei lavoratori della società, sistematicamente oltraggiati da retribuzioni inadeguate e dalla mancata applicazione del contratto di lavoro « bancario »;

se corrisponda a verità che la società Cis Service sia stata utilizzata in questi anni dalla Banca Cis per attribuire incarichi dirigenziali costosi e non necessari, elargire emolumenti faraonici per consu-

lenze spesso inutili, provocando così lo stato di crisi della società;

se non intendano indagare sulle motivazioni reali che hanno indotto i vertici della banca ad avviare la procedura di liquidazione volontaria del Cis Service;

se non ritengano opportuno verificare la correttezza di tali procedure, considerato che il liquidatore della società è al tempo stesso direttore centrale della Banca Cis. (4-05357)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, concernente la liquidazione volontaria della Cis Service, società controllata dalla Banca Cis spa.*

Al riguardo, nel premettere che la questione prospettata non assume rilevanza sotto i profili di vigilanza, si fa presente che la Banca d'Italia ha, comunque, provveduto ad interessare la citata banca, la quale ha riferito quanto segue.

Gli azionisti della società Cis Service spa nel corso dell'assemblea straordinaria del 30 luglio 1996, hanno deliberato lo scioglimento anticipato e la messa in liquidazione della stessa società per esigenze di razionalizzazione dei costi conseguenti alla progressiva riduzione degli impegni di lavoro contrattualmente assunti.

L'azienda ha avviato le procedure di licenziamento collettivo ai sensi dell'articolo 24, commi 1 e 2, della legge del 31 luglio 1991, n. 223 complessivamente per quattordici impiegati, mentre restano esclusi, per legge, dalla procedura conclusasi in data 23 dicembre 1996, con accordo sottoscritto anche dalle organizzazioni sindacali, tre impiegati assunti con contratto di formazione, nonché due dirigenti.

La Banca Cis, della quale sono azionisti il Ministero del Tesoro, la Regione Autonoma della Sardegna, il Banco di Sardegna, la Banca di Sassari e il Banco Ambro Veneto, si è riservata comunque la possibilità di assumere i citati lavoratori; attualmente un progetto di sviluppo prevede l'assunzione dei lavoratori in un periodo di circa due anni, subordinatamente al ridimensionamento dei costi complessivi della Banca.

Peraltro, nel corso del 1996, a fronte di un budget che prevedeva l'impiego del solo 50% del personale Cis Service, alcuni dipendenti Cis Service sono stati inviati in distacco temporaneo presso la Banca Cis, ed alcuni di essi sono tuttora al lavoro presso la Banca.

Con riferimento alla compatibilità tra le competenze e le professionalità in possesso del personale della società in liquidazione e le esigenze dell'Azionista di maggioranza, si precisa che talune professionalità possono trovare allocazione immediata nella Banca, per altre, invece, occorrerà effettuare adeguati corsi di formazione.

Per quanto concerne lo squilibrio tra i costi e i ricavi, si precisa che lo stesso è la causa della crisi della società che è stata, peraltro, determinata anche da un mercato con scarsa propensione a remunerare i servizi offerti dalla società stessa.

Il contratto di lavoro applicato ai lavoratori della Cis era quello previsto per i metalmeccanici, il quale è il contratto più rappresentativo per il settore industria.

L'INPS inquadra invece l'azienda nel settore « terziario » con l'applicazione di tariffe e condizioni relative al commercio. Cis Service propose ricorso che, nel dicembre 1995, si è concluso con sentenza favorevole. Non essendo stato proposto appello da parte dell'INPS, la sentenza è passata in giudicato, per cui l'INPS dovrà provvedere all'inquadramento richiesto.

La procedura seguita finora da Cis Service consente la messa in mobilità del personale con erogazione della relativa indennità. La Banca Cis, dal 1993, è diventata gruppo creditizio, iscritto all'apposito albo della Banca d'Italia.

Questa condizione, tuttavia, non è stata sufficiente per allineare i livelli contrattuali della Cis Service a quelli della Banca Cis.

Nell'ottica di contenere i costi, Banca Cis ha ritenuto opportuno, negli ultimi anni, nominare un Amministratore delegato nell'ambito del proprio gruppo dirigente facendosi carico dei relativi emolumenti.

Per quanto riguarda le consulenze, si fa presente che esse hanno riguardato principalmente studi specialistici affidati dal Cis Service all'esterno, al fine di supportare le

commesse in lavorazione e uno studio commissionato a primaria società di Consulting e Certificazione, volto ad individuare un progetto industriale di rilancio dello stesso Cis Service.

Con riferimento, infine, alle motivazioni che hanno indotto i vertici della Banca ad avviare la procedura di liquidazione volontaria del Cis Service, si fa presente che i provvedimenti sono stati adottati ai sensi dell'articolo 2448, comma 1, n. 5 del Codice Civile mentre la nomina di un dirigente della Banca Cis, quale liquidatore della società è stata dettata dalla necessità di contenere i costi. A tale dirigente è stato, comunque, affiancato un professionista esterno esperto per gli aspetti tecnici di consulenza.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Roberto Pinza.

MICCICHÈ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

a norma dell'articolo 32 dello statuto della Regione siciliana, approvato con regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, convertito in legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 2, « sono assegnati alla Regione i beni demaniali dello Stato, comprese le acque pubbliche ed eccetto quelli che interessano la difesa dello Stato o i servizi di carattere nazionale »;

per effetto del combinato disposto del decreto del Presidente della Repubblica 1° dicembre 1961, n. 1826, e del decreto del Presidente della Repubblica 1 luglio 1977 n. 684, sono stati trasferiti alla regione i beni del demanio marittimo insieme alle pertinenze ed altri oneri relativi, con decorrenza dal 1° gennaio 1978, restando di appartenenza dello Stato soltanto i beni utilizzati dall'amministrazione militare e quelli interessanti i servizi di carattere nazionale, fra i quali i porti di prima categoria e quelli di seconda categoria della prima classe, per i quali, comunque, l'amministrazione regionale esercita un'at-

tività amministrativa secondo le direttive del Governo dello Stato;

in virtù delle predette disposizioni sono rimasti esclusi dal trasferimento in proprietà alla Regione siciliana i porti di Palermo, Messina, Catania, Porto Empedocle, Trapani ed Augusta;

ai sensi dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 1° luglio 1977, n. 684, tutti gli altri porti e le aree demaniali marittime sono dal 1° gennaio 1978 di proprietà regionale e su di esse la regione esercita potestà esclusiva, introitando anche i canoni concessori, ciò prescindendo dalla data dei decreti di approvazione degli elenchi di cui all'articolo 5, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 1° dicembre 1961, n. 1025, attribuendo così a questi provvedimenti di carattere non costitutivo, bensì meramente dichiarativo dell'avvenuto trasferimento alla Regione siciliana, trasferimento che è quindi avvenuto alla data suindicata;

con legge n. 4 del 1994 sono state istituite le autorità portuali, tra cui quella del Porto di Messina;

con il decreto del ministero dei trasporti e della navigazione del 27 novembre 1996, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 12 dicembre 1996, il ministero dei trasporti estende la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale di Messina, accorpando ad essa l'intera area portuale di Milazzo —:

se non si ritenga assolutamente indispensabile sospendere l'efficacia del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 27 novembre 1996, palesemente incostituzionale in quanto lede le competenze della Regione al fine di consentire una radicale correzione del decreto medesimo, diretta a porlo in linea con quanto previsto dalla normativa vigente in materia di rapporti Stato-regioni.

(4-07178)

RISPOSTA. — *Il decreto ministeriale del 27 novembre 1996, con il quale era stata disposta l'integrazione della circoscrizione*

dell'Autorità portuale di Messina, è stato annullato con il decreto in data 25 febbraio 1997 per i profili di illegittimità indicati nell'interrogazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

è di questi giorni una circolare ministeriale con la quale si consente anche ai consorzi di imprese di presentare la richiesta di concessione per effettuare le revisioni;

ad avviso degli interroganti, tale circolare è semplicemente fumo negli occhi, giacché le motorizzazioni hanno già cominciato a rilasciare le concessioni ai concessionari e, pertanto, prima che i consorzi riescano a operare a regime ci vorrà qualche mese, senza tralasciare il fatto che, essendo le motorizzazioni provinciali a decidere quanti centri saranno sufficienti per svolgere le operazioni di revisione, a distanza di pochi mesi il mercato risulterà saturo, con l'esclusione del mondo artigiano;

al fine di effettuare le operazioni di revisione, le imprese artigiane rappresentano il soggetto imprenditoriale più idoneo a soddisfare tanto le esigenze di buona funzionalità delle operazioni di controllo e verifica dei veicoli, quanto le reali esigenze dell'utenza;

il decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, recante « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo codice della strada », mantiene sostanzialmente un'impostazione restrittiva del regolamento di esecuzione introducendo addirittura ulteriori limitazioni, che compromettono seriamente la possibilità per le imprese artigiane di concorrere alle revisioni;

tale impostazione favorisce soprattutto le concessionarie automobilistiche che, con le loro potenzialità economiche ed organizzative, sono in grado di far fronte agli oneri finanziari, organizzativi e tecnici richiesti per espletare le operazioni di revisione;

il fatto di stabilire che chi fa le revisioni procede anche alle manutenzioni rischia in primo luogo di creare, anche per le manutenzioni, un monopolio dei concessionari che effettuano le revisioni. Infatti, il ritiro del libretto di circolazione a seguito dell'inidoneità del veicolo alla revisione obbliga il proprietario del veicolo ad eseguire la manutenzione presso la concessionaria stessa, poiché per le ditte esterne effettuare la manutenzione dei suddetti veicoli importa maggiori costi (che a sua volta graverebbero sul cliente), determinati dalle spese necessarie al trasporto del mezzo presso la propria officina; in secondo luogo attribuire sia la revisione che la manutenzione del veicolo alle concessionarie potrebbe portare le stesse a stipulare convenzioni con le imprese artigiane imponendo loro tariffe molto basse, per poi lucrare maggiorando i tempi e i costi di intervento, fornendo alle stesse i materiali necessari alle manutenzioni;

molteplici sono le domande contenute nei moduli di richiesta della concessione —:

si intenda prendere in considerazione la possibilità di modificare il decreto del Presidente della Repubblica n. 610 del 1996, in quanto, così come proposto, tende a favorire la grande industria a discapito delle imprese artigiane, le quali rappresentano oltre l'ottanta per cento dell'intero comparto;

se intenda altresì semplificare il modulo di richiesta in quanto le tante domande in esso contenute vanno intese come ulteriore valutazione dell'azienda per creare una graduatoria, che penalizza fortemente l'impresa artigiana, che non è sostenuta né dalla Decra, né dal Tuf, che

sono rispettivamente *partner* della Fiat e della Magneti Marelli, « sorella » della Fiat;

se nel rispetto del principio di parità e di trasparenza si intenda far sì che le richieste di concessione vengano avviate tutte nello stesso tempo, al fine di evitare forti discriminazioni;

quali iniziative intenda prendere, nel rispetto dei principi di libera concorrenza, al fine di evitare che si venga a creare un monopolio delle concessionarie circa la manutenzione dei veicoli. (4-07362)

RISPOSTA. — *Gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile dei Trasporti in Concessione sono tenuti a rilasciare la concessione del servizio di revisione a chiunque ne faccia richiesta e sia in possesso dei requisiti di legge, non essendo previsto il contingentamento.*

Relativamente alla interpretazione delle norme, in particolare alla circostanza che le stesse consentano la commistione tra attività di autoriparazione ed attività di revisione, si osserva che tale valutazione è stata operata dal Parlamento e che l'Esecutivo ne ha preso atto predisponendo l'articolato.

Quanto ai moduli di richiesta si fa presente che gli stessi contengono solo le richieste previste dalla legge e che è stata data massima attuazione alla legge 15/68 in modo che i richiedenti abbiano la più ampia facoltà di autocertificare stati, fatti e qualità personali.

La volontà di estendere l'accesso al mercato a tutte le tipologie di aziende è chiaramente dimostrata dalla possibilità di formare consorzi tra piccole imprese prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 610/96. A tale riguardo si fa inoltre presente che è allo studio dell'Amministrazione una modifica dell'articolo 239 del Regolamento di esecuzione del codice della strada volto a consentire l'ipotesi di costituzione di consorzi tra imprese di autoriparazione aventi sede in Comuni diversi, seppure necessariamente confinanti o limitrofi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

PECORARO SCANIO. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

in provincia di Potenza l'Anas ha da tempo cominciato a realizzare delle tratte della superstrada Bradanica che, se fossero realizzate secondo le previsioni, costituirebbero uno scempio ambientale, uno spreco del territorio, un allungamento del percorso e uno spreco di denaro pubblico;

il disegno prevede il collegamento di due punti, uno tra Genzano e Spinazzola e l'altro a valle della diga del Rendina, mediante la risalita sull'altipiano sul quale corre la strada Santa Lucia, la realizzazione di un enorme serpentone di terrapieno su terreni irrigui o destinati all'irrigazione, e la discesa nei pressi di Lavello nella stessa valle, superando un dislivello di oltre cento metri;

sotto il profilo ambientale, l'enorme terrapieno realizzerebbe una non necessaria aggressione al paesaggio deturpando irrimediabilmente le colline dell'ambiente lucano; in una regione con pochi beni culturali non può che attuarsi una forte tutela e valorizzazione del paesaggio;

per tale realizzazione si concretizzerebbe un'altra aggressione al paesaggio, costituita dalle cave per l'asportazione del materiale;

sotto il profilo socio-economico ciò comporterebbe la sottrazione alla coltivazione di molti ettari di terreno agrario di ottima composizione con conseguenze legate al freno allo sviluppo e all'occupazione nell'agricoltura e nelle attività connesse;

appare indispensabile, pertanto, che vengano esaminate le alternative possibili per la realizzazione di un percorso che assicuri la velocità massima giuridicamente possibile con la maggiore compatibilità con l'ambiente —:

se il Ministro dell'ambiente non ritenga opportuno intervenire a difesa del territorio lucano;

se il Ministro dei lavori pubblici non ritenga di avviare indagini che accertino la reale natura dei lavori descritti e se non intenda prendere iniziative nella direzione di un cambiamento del progetto. (4-00209)

RISPOSTA. — *Con l'interrogazione parlamentare menzionata in oggetto si chiedono notizie circa la compatibilità ambientale di alcuni tratti della costruenda superstrada Bradanica, i cui lavori di realizzazione sono stati affidati all'ANAS.*

Tanto premesso, si rappresenta che il citato ente, in riferimento ai lavori di costruzione della statale 655 Bradanica nel tratto in località Rendine (lotto 1° di Lavello della strada statale n. 93 a Tartaro dei Rosati) e nel tratto compreso tra la strada statale n. 93 ed il bivio per Spinazzola (lotto unico Santa Lucia della lunghezza di Km 21+000), ha comunicato che il progetto del lotto 1° di Lavello della lunghezza di Km 5+800, aperto al traffico il 15.10.1995, è corredato di tutti i pareri prescritti ai sensi degli artt. 81, 82, 83 del decreto del Presidente della Repubblica 24.7.1977, n. 616 della legge 8.8.1995, n. 431.

Il progetto del lotto unico di Santa Lucia dalla strada statale n. 93 alla strada provinciale n. 65, nei pressi di Spinazzola, recentemente ultimato e aperto al traffico (in data 27.11.1991, n. 2209) è stato redatto in conformità ai pareri degli enti preposti alla vigilanza paesaggistico ambientale.

Il tracciato, realizzato per i tratti in argomento, è stato a suo tempo esaminato dal compartimento e frutto di criteri di scelta sia tecnico economica che planoaltimetrici.

La soluzione adottata è risultata certamente la più idonea a soddisfare detti requisiti. Soluzione alternativa sarebbe stata quella di inserire le varie strutture nello scosceso della pendice. Tale soluzione avrebbe comportato certamente oneri più gravosi oltre che sotto il profilo economico, anche per l'ambiente.

Oneri che, invece, si sono minimizzati nella pianura, considerando che le caratteristiche della strada, oltre a richiedere elementi planoaltimetrici di assoluta garanzia, richiedono la presenza di stradine di servizio

lateralì, sia per la continuità della viabilità minore e sia per garantire l'accesso alle proprietà private poderali.

Le modeste trincee e i rilevati realizzati, raggiungono un'altezza media di circa m. 5,00; mediante opportuni lavori di verde attrezzato, essi sono stati resi pienamente compatibili con l'ambiente circostante, senza alterarne visibilmente le caratteristiche.

Si fa presente, inoltre, che il tratto Genzano-bivio Spinazzola (lotto 3° del Capotosto di Km. 6+200), già ricadente interamente nella Regione Puglia, recentemente, per motivi di continuità con i lotti contigui, peraltro già realizzati, è stato trasferito alla Regione Basilicata.

Risulta che il progetto, in corso di redazione e da approvare, ha comunque già ricevuto i nulla osta degli organi predisposti alla tutela urbanistica e ambientale.

Quanto, poi, agli altri lotti della stessa strada statale Bradanica l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato di avere affidato il relativo incarico per la redazione di uno studio di valutazione di impatto ambientale da sottoporre successivamente all'esame degli uffici competenti.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

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

sono ancora molte le lagnanze afferenti la eccessiva lentezza del cambio di residenza sulla patente in alcune regioni italiane (anche sei mesi, come è accaduto presso l'ufficio provinciale della Mctc di Napoli);

per converso esistono ormai facilitazioni per effettuare direttamente presso il comune di residenza il cambio di residenza, con conseguente sgravio delle richieste agli uffici provinciali della Mctc —:

come mai si verificano ancora casi clamorosi di ritardo;

se tali casi siano sporadici o attingano ancora a un eccesso di burocrazia dura a morire;

se e quali interventi abbia adottato per favorire il completo snellimento di queste pratiche. (4-05837)

RISPOSTA. — *Il decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575 ha, tra l'altro, modificato l'articolo 116 del codice della strada.*

Le nuove disposizioni contenute nel comma 11 del predetto articolo prevedono nuove modalità per effettuare l'annotazione del cambio di residenza sulla patente di guida.

Tale operazione viene eseguita a cura dell'Ufficio centrale operativo (U.C.O.) della Direzione generale della M.C.T.C., che, sulla base delle informazioni fornite dai Comuni, invia presso la nuova residenza del conducente un tagliando da applicare sulla patente di guida, che riporta l'avvenuto cambio di residenza.

La nuova procedura, in atto presso il suddetto U.C.O. da oltre un anno, rende agevole e celere l'espletamento delle pratiche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

il presidente della Comunità montana Peligna di Sulmona, signor Eustachio Gentile, il 10 gennaio 1997 ha inviato al Ministro dei trasporti e della navigazione e ad altre amministrazioni pubbliche competenti una circostanziata nota sui gravi problemi che affliggono il trasporto ferroviario abruzzese, esprimendo vive preoccupazioni per gli annunciati tagli che si vorrebbero apportare negli stanziamenti al settore dei trasporti interni e montani;

si chiedeva, tra l'altro, di dare un riscontro alle seguenti richieste: prolungamento dell'intercity Pescara-Milano, fino a

Sulmona; prolungamento fino a Sulmona della metropolitana di superficie Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti; entrata in funzione del « Pendolino » Pescara-Roma; miglioramento qualitativo del materiale rotabile attualmente in funzione, gravemente usurato e degradato;

si sottolinea che tutte le richieste sono funzionali e necessarie per migliorare il servizio agli utenti, ridare un forte ritorno economico alle attività agrituristiche delle aree montane interessate e, va rimarcato, sono a « costo zero » —:

se non ritenga opportuno dare un riscontro positivo alle richieste avanzate dal presidente Eustachio Gentile della Comunità montana Peligna;

quali iniziative si intendano intraprendere per scongiurare il rischio che si taglino risorse al trasporto ferroviario delle aree interne abruzzesi e, parzialmente, si realizzino gli interventi in premessa elencati, portando gli indiscussi vantaggi economici e sociali di cui i territori interessati hanno grande bisogno. (4-07793)

RISPOSTA. — *Con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario estivo i collegamenti Roma/Sulmona sono effettuati con due treni IC dotati di elettromotrici del Tipo Ale 601 che offrono un comfort qualitativamente superiore al precedente. Le FS Spa non hanno programmato tagli all'offerta sulla direttrice in questione.*

Al momento non risulta attuabile il prolungamento su Sulmona dell'Intercity Milano/Pescara/Milano in quanto, considerata anche la generale scarsa movimentazione sulla direttrice, il treno in questione arriverebbe a Sulmona intorno alle h. 23,50 e ne ripartirebbe alle h. 5.00, orari decisamente scomodi e, quindi, di scarso richiamo commerciale, che richiederebbero, al contrario, un notevole impegno sia di risorse umane (con relativi costi) che tecnologiche in quanto al momento la linea si disabilita alle h. 22,30 circa.

Per quanto attiene i materiali « Pendolino » va precisato che vengono utilizzati su linee che presentano una rilevante mobilità

e che danno luogo ad notevole recupero dei tempi di percorrenza; inoltre il suddetto materiale è stato già impegnato e non sono ipotizzabili ulteriori utilizzazioni per l'anno 1997-1998.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

PECORARO SCANIO. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei beni culturali e ambientali.*
— Per sapere — premesso che:

nel territorio di Castiglion del Lago, precisamente a Salticchio (frazione Villastrada) è prevista la costruzione di un moderno impianto di compostaggio rifiuti dove dovrebbero essere smaltiti e trattati venticinque tonnellate di rifiuti organici;

la trasformazione, a parte la laboriosità di raccolta e di trasporto, comporterebbe l'ingombrante produzione di novemila tonnellate di biomassa e sedicimila tonnellate di fanghi di depurazione e liquami;

per una zona conosciuta per la sua natura rigogliosa e sana e per le sue peculiarità artistiche, ciò rappresenterebbe una minaccia al suo già precario equilibrio;

sia il neonato comitato spontaneo cittadino di Villastrada, sia il proprietario del terreno che dovrebbe ospitare l'impianto citato si sono dichiarati contrari e lamentano che l'iniziativa del comune è viziata dalla mancata approvazione da parte della popolazione di progetti simili a quello menzionato prevista dal recente decreto sui rifiuti; inoltre il luogo citato non risulterebbe adatto a sopportare un impianto del genere, visto che si tratta di una serie di collinette non interessate da grosse costruzioni che verrebbero intaccate da una struttura a grande impatto urbanistico —:

se siano a conoscenza dei fatti esposti;

quali provvedimenti, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano adottare

per verificare lo stato del progetto e l'impatto che rischierebbe di avere l'impianto citato in premessa. (4-09864)

RISPOSTA. — *Il progetto in questione, denominato SUwMIRA (Gestione Sostenibile dei Rifiuti in area rurale), è stato redatto dalla Provincia di Perugia e presentato alla Commissione LIFE-AMBIENTE il 30.11.1996 per la richiesta di finanziamento.*

Il progetto, pur non prevedendone specificamente la realizzazione, ha una validità molto forte e riconosciuta proprio perché ipotizza il riuso di tutti quei materiali organici (fanghi dei depuratori, alghe del lago, cannuce del lago, lettieri degli allevamenti zootecnici, sfalcatura dei parchi e giardini pubblici e privati) che rappresentano comunque un grosso problema, anche ambientale, per il lago Trasimeno.

Il processo previsto in detto impianto, come più volte pubblicamente evidenziato, è quello della produzione di ammendante agricolo di qualità da utilizzare sia localmente, per diminuire l'impatto di concimi chimici usati per le coltivazioni di terreni che circondano il lago Trasimeno, che per la commercializzazione esterna, creando così anche nuove occasioni di lavoro.

Il processo di lavorazione è tutto in strutture coperte (circa 6.000-7.000 mq) con altezza media di 7,5 metri e massima di 9 metri, dotate, tutte, di sistemi di aspirazione e filtraggio dell'aria (chimico e biologico) al fine di evitare qualsiasi emissione di cattivi odori.

Il territorio di Castiglione del Lago è stato indicato come il migliore per la localizzazione dell'impianto essendo quello baricentrico rispetto al bacino di produzione dei materiali.

La Giunta Municipale, con delibera n. 36 del 5.2.1997, ha dichiarato la propria disponibilità ad ospitare sul territorio comunale l'impianto ed ha chiesto alla provincia di Perugia di costituire una commissione tecnica in grado di indicare il sito più favorevole tra quelli proposti dall'Amministrazione Comunale.

I tecnici della Provincia hanno effettuato un sopralluogo sul territorio ed il 14.3.1997

è stata convocata la riunione della Commissione tecnica dall'Assessore provinciale alle politiche ambientali, Dr. Enzo Santucci.

La Commissione tecnica ha complessivamente valutato i nove siti indicati ed ha individuato nella località di Salticchio di Villastrada quello più idoneo ad ospitare l'impianto, anche in relazione alla facilità di accesso viario sia per le materie prime in arrivo che per il prodotto finito in partenza.

Al momento esiste una forte contestazione sociale, molto spesso esaltata con notizie del tutto prive di fondamento come ad esempio, la nocività dell'attività, il conferimento di rifiuti tossico nocivi, le dimensioni delle strutture (si parla di 150.000 mc), il costo di realizzazione (30 miliardi a fronte di una cifra reale di circa 4 miliardi), ecc...

L'Amministrazione Comunale ha avviato un lavoro di approfondimento e di ulteriore valutazione del territorio allo scopo di trovare una idonea soluzione al problema del sito tenendo conto dei possibili effetti negativi (più psicologici che reali) che potrebbe avere sulla popolazione circostante.

Alcune notazioni sulle affermazioni dell'interrogante:

al punto 1: i rifiuti organici da trattare sono circa 25.000 t. e provengono dal bacino del Trasimeno-Pievese e Comune di Corciano;

al punto 2: la difficoltà di raccolta e trasporto è quella di qualsiasi metodo di raccolta differenziata dei rifiuti; è del tutto evidente che non si possono produrre biomasse e fanghi, ma questi materiali costituiscono la materia prima per la produzione di ammendanti naturali di qualità;

al punto 4: non è vero che in località Salticchio non vi siano grosse costruzioni in quanto a qualche centinaio di metri vi sono due allevamenti zootecnici di medie dimensioni e a circa 1 Km c'è un impianto per la produzione di mangimi (molto grande), situato proprio in cima ad una collina.

In data 28.4.1997 personale del NOE e del Comando Provinciale dei Carabinieri di Perugia hanno effettuato un'indagine conoscitiva sul progetto in esame, il cui esito è

stato portato a conoscenza dell'Autorità Giudiziaria. Non sono state formulate, al momento, ipotesi di reato.

Anche a causa della citata opposizione, la realizzazione dell'impianto è stata a lungo in fase di stallo, mentre l'Amministrazione Comunale di Castiglione del Lago ha avviato un esame approfondito della problematica costituendo un gruppo di lavoro, di cui fanno parte i responsabili della Commissione Urbanistica, i capi gruppo del Consiglio comunale ed il responsabile dell'ufficio urbanistico del Comune di Castiglione del Lago.

Si è appreso, infine, che proprio in questi giorni dovrebbe essere prescelto in via definitiva il sito ove si provvederà a costruire l'impianto.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

PECORARO SCANIO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

il signor Rosario Giugliano, detenuto da sei anni presso il carcere di Secondigliano, ha scelto la strada della dissociazione dalla camorra prima ancora di venire sottoposto (sono già due anni) al regime del cosiddetto articolo 41-bis;

il citato Giugliano rappresenta uno dei tanti dissociati che, pur avendo confessato i propri delitti e pur non diventando collaboratori di giustizia, non ricevono protezione e proprio per questo subiscono, come nel caso del detenuto citato, aggressioni o altri tipi di ritorsione anche durante i momenti della traduzione dal carcere nelle aule giudiziarie —:

se non ritenga opportuna l'adozione di misure che meglio definiscano l'atteggiamento dello Stato verso i dissociati della camorra, e delle altre organizzazioni malavitose, e che contribuiscano ad allargare l'area delle persone che si distaccano da queste organizzazioni. (4-09929)

RISPOSTA. — Il detenuto Rosario Giugliano è assegnato alla Casa Circondariale

di Cuneo ed è stato sottoposto al regime detentivo speciale di cui all'articolo 41 bis, comma 2 dell'ordinamento penitenziario.

Il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha rappresentato che lo stesso ha espresso dichiarazione di dissociazione dall'organizzazione criminale di appartenenza (camorra).

A detta dichiarazione non ha tuttavia fatto seguito alcun concreto comportamento.

Pertanto, non si è ritenuto di proporre nei suoi confronti la revoca del decreto di sottoposizione al regime speciale.

La possibile strumentalità di mere dissociazioni intese ad ottenere la revoca del predetto regime, prospettata anche da talune autorità giudiziarie come possibile chiave di lettura del fenomeno, potrebbe desumersi anche dal fatto che di fronte all'atteggiamento prudente assunto in ambito ministeriale, tali dissociazioni, dopo le due o tre iniziali, non si sono più verificate.

Tuttavia, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha disposto nei confronti del detenuto Giugliano un'attenta osservazione al fine di verificare la consistenza delle intenzioni manifestate ed in particolare la possibilità che esse possano sfociare in un concreto atteggiamento idoneo a giustificare la revoca del provvedimento di sottoposizione al regime speciale.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.

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

il cantiere di Marghera (VE), elemento cardine nel sistema Fincantieri di costruzioni navali nel settore passeggeri, rischia di vedere limitata o addirittura compromessa la propria capacità produttiva;

dal 1980, infatti, non vengono effettuati lavori di dragaggio dei fondali nello specchio d'acqua antistante e nei canali di accesso del cantiere;

in particolare, la banchina est del cantiere, con un pescaggio ridotto a meno di 5 metri, è ormai praticamente inutilizzabile per l'allestimento delle navi da crociera;

d'altra parte, inizia a divenire problematico anche l'uso della banchina ovest, specie per navi da crociera di grandi dimensioni —:

quali interventi intendano attuare i Ministri interrogati. (4-03431)

RISPOSTA. — Il problema della inadeguatezza dei fondali delle acque prospicienti lo stabilimento Fincantieri di Porto Marghera si inserisce nella più generale problematica dell'escavo dei canali lagunari veneziani e dello smaltimento dei prodotti di risulta, stante la nota contaminazione degli stessi da metalli pesanti e/o altre sostanze inquinanti e l'esigenza di riutilizzare, ove possibile, tali materiali per ripristinare la morfologia lagunare.

I lavori di escavo sono comunque iniziati a seguito dell'approvazione del progetto per il ripristino dei fondali delle acque antistanti lo stabilimento Fincantieri, da parte del Comitato tecnico della Magistratura del Magistrato delle acque di Venezia.

Nello scorso ottobre il Presidente del Magistrato delle acque ha autorizzato l'ufficio per la salvaguardia di Venezia a dare immediato inizio ai lavori procedendo alla consegna al proprio Concessionario, il Consorzio Venezia Nuova, con le riserve di legge.

Attualmente, essendo stati iniziati i lavori per la realizzazione dell'impianto per il disinquinamento del materiale di risulta, stante la necessità e l'urgenza di procedere all'escavo, è stato disposto lo stoccaggio provvisorio dei materiali presso l'Isola delle Tresse sita nel comprensorio del porto.

In data 20 novembre 1996 il Consorzio Venezia Nuova ha presentato al Comando della Capitaneria di porto di Venezia l'istanza per l'autorizzazione al dragaggio dell'area in questione, cui detto Comando ha fatto seguire le ordinanze n. 86/96 e n. 87/96 che regolano tale attività e che potrà svolgersi con continuità, in ore diurne

e notturne, solo in presenza di ottime condizioni di visibilità (assenza di nebbia).

Nei primi giorni di dicembre sono quindi iniziate le operazioni di dragaggio della banchina ovest; tali lavori sono già stati completati, mentre sono in corso i lavori relativi alla banchina orientale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

PEZZONI, OCCHETTO, EVANGELISTI, LECCESE, DAMERI e LEONI. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'industria, del commercio e dell'artigianato con incarico per il turismo.* — Per sapere — premesso che:

la recente conclusione della guerriglia nel nord del Niger tra i ribelli tuareg e forze governative ha favorito la ripresa del turismo nella regione;

alcuni Paesi sconsigliano ai propri cittadini di recarsi in quell'area a causa della permanente pericolosità;

il giorno 24 dicembre 1996 un gruppo di turisti italiani è stato fermato, sequestrato e rapinato dai banditi tuareg armati di fucili kalashnikov nei pressi del villaggio di Dagaba, non lontano dalla città di Agadez nel nord del Niger;

l'episodio faceva seguito ad una serie di eventi simili accaduti negli ultimi tempi nella stessa zona e nei giorni successivi due turisti francesi sono stati feriti con colpi d'arma da fuoco in circostanze analoghe;

la pericolosità dell'area è nota alle autorità locali che raccomandano alle agenzie di percorrere strade alternative, ed alle stesse agenzie, che se si recano in quella località lo fanno con protezione di scorte armate;

il viaggio era stato venduto in Italia dall'operatore « Spazi di avventura » di Milano, che non aveva in alcun modo avvertito i clienti della pericolosità del viaggio stesso —

quali iniziative il Governo assuma per informare i cittadini italiani circa la possibilità di recarsi in aree a rischio;

quali forme di vigilanza siano svolte sulle modalità con cui gli operatori italiani organizzano i viaggi, a tutela della sicurezza dei cittadini che a tali operatori si affidano;

se non siano configurabili sanzioni amministrative, che giungano fino alla revoca della licenza, per gli operatori che espongono i cittadini italiani a rischi prevedibili ed evitabili. (4-06924)

RISPOSTA. — *Il Niger già da tempo è considerato dall'Unità di Crisi del Ministero degli Esteri un Paese ad elevato rischio ambientale per i turisti italiani. Informazioni in tal senso sono da tempo periodicamente diramate al Dipartimento per il Turismo della Presidenza del Consiglio dei Ministri e all'A.C.I.*

Il sensibile aumento di atti di aggressione perpetrati nel Niger negli scorsi mesi di dicembre e gennaio a danno di cittadini occidentali hanno indotto l'Unità di Crisi a sconsigliare temporaneamente il turismo in quel Paese, segnatamente nelle sue regioni settentrionali, dove anche dei turisti italiani sono stati oggetto di rapina.

Per quanto riguarda più in particolare il caso degli italiani derubati nella zona di Agadèz, l'Unità di Crisi — sia direttamente, che per tramite del Dipartimento per il Turismo — non appena informata, ha richiesto all'agenzia di viaggi « Spazi ed Avventura » del Sig. Piero Ravà di sospendere temporaneamente ogni attività turistica in Niger, anche in considerazione dei gravi pericoli ai quali ha esposto il gruppo di sette turisti italiani, rapinati durante le scorse vacanze di Natale nella regione dell'Air.

L'Unità di Crisi ha promosso — d'intesa con la Presidenza del Consiglio — diverse iniziative destinate a rafforzare quantitativamente e qualitativamente l'informazione turistica diretta agli italiani che si recano all'estero, soprattutto in Paesi a rischio. Tra tali iniziative, spiccano:

la trasmissione di spots radiotelevisivi prodotti dal Dipartimento per l'Informa-

zione, destinati a valorizzare e pubblicizzare presso il più vasto pubblico il canale informativo già esistente, attualmente gestito dall'A.C.I. con una linea telefonica (06/49.11.15) interamente riservata alle informazioni turistiche fornite, con regolari aggiornamenti, dall'Unità di Crisi;

l'istituzione di un « call-center » nell'ambito di una più ampia iniziativa d'informazione promossa dalla Presidenza del Consiglio per l'accesso dell'utenza alle informazioni concernenti la Pubblica Amministrazione. In questo contesto, si realizzerà un sistema di risposta automatizzata per mettere a disposizione del pubblico gli elementi contenuti nelle « schede per visitatori temporanei » dell'Unità di Crisi (dati che costituiscono altresì la banca dati dell'A.C.I.).

Come è noto, è operante, in Italia, già dal novembre 1994, il sopra citato servizio di informazione telefonico (06/491115) per i turisti e viaggiatori che si recano all'estero per turismo o affari allo scopo di informarli sulle situazioni eventualmente rischiose dei Paesi di destinazione.

Il servizio, nato dall'iniziativa congiunta del Ministero Affari Esteri e dell'Automobil Club d'Italia, che ne cura la gestione operativa nei confronti dell'utenza, fornisce informazioni di varia natura concernenti in particolare le situazioni di emergenza quali conflitti, terremoti, inondazioni, informazioni sulla situazione sanitaria e consigli utili per evitare contagi di malattie endemiche, notizie sulla documentazione di viaggio e le disposizioni valutarie vigenti nel Paese. Il servizio inoltre fornisce informazioni anche sulle usanze, sui vari costumi legati alla religione o agli usi o alla cultura locale che il turista deve aver cura di non offendere o turbare.

Dal punto di vista procedurale le informazioni vengono acquisite e diffuse secondo le modalità qui di seguito specificate.

L'Unità di Crisi del Ministero Affari Esteri raccoglie le informazioni su apposite schede-Paese tramite le Ambasciate e gli Uffici Consolari italiani accreditati presso i Paesi stranieri, per poi trasferirle al Dipartimento del Turismo. Il Dipartimento, dopo averle opportunamente valutate, le tra-

smette, all'ACI. Quest'ultimo, previo inserimento delle informazioni in una banca dati, cura i contatti con l'utenza attraverso il citato servizio telefonico che funziona, ininterrottamente, dalle ore 8.00 alle ore 20.00 di ogni giorno per tutto l'anno.

È opportuno precisare, inoltre, che il Dipartimento per il Turismo fornisce direttamente le informazioni alle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul territorio rappresentate dalla F.I.A.V.E.T (Federazione Italiana Agenzie di Viaggi e Turismo) e dall'A.T.O.I. (Associazione tour operator italiani) che provvedono tramite propri canali informativi interni a trasmetterle e diffonderle alle agenzie associate.

Pertanto, le agenzie associate oltre a ricevere le informazioni dalle loro Associazioni possono utilizzare, alla stregua di qualsiasi cittadino, il SERVIZIO ACI - INFORMAZIONI PER L'ESTERO che risponde al numero telefonico sopra citato.

Per quanto concerne il Niger la situazione di rischio della zona settentrionale del Paese era già nota da tempo (sin dal 1994) ed è stata ripetutamente segnalata nelle forme sopra evidenziate. Risulta inoltre da un'indagine effettuata dal Dipartimento per il Turismo che l'agenzia organizzatrice del viaggio denominata « Scorci d'Africa » gestita dalla società a responsabilità limitata Spazi d'Avventura di Milano è un tour operator con regolare autorizzazione rilasciata dall'Assessorato regionale della Lombardia e che è regolarmente iscritta alla Fiafet.

Per quanto concerne gli altri quesiti circa la vigilanza e la possibilità di applicare sanzioni amministrative agli operatori turistici, trattasi di materia di competenza regionale secondo il decreto del Presidente della Repubblica n. 616/77, ed è stata quindi inoltrata apposita richiesta di informazioni al competente Assessorato Regionale.

Il Ministero degli Affari Esteri si sta altresì adoperando per un più attivo e responsabile coinvolgimento degli operatori turistici sul piano d'informazione dell'utenza, insistendo perché utilizzino i dati in loro possesso per le informative di carattere generale ai gruppi e forniscano ai singoli turisti indicazioni più dettagliate su-

gli aspetti di primario interesse circa le mete turistiche considerate più a rischio.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Piero Fassino.

RAFFAELLI, LORENZETTI, GIOR-DANO, GIULIETTI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dell'interno, con incarico per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 4 aprile 1997 si è registrato un vistoso fenomeno di inquinamento del sistema delle acque del medio corso del fiume Nera e del lago di Piediluco, nelle province di Macerata, Perugia e Terni;

i danni maggiori si sono registrati nell'area ternana, dove residui oleosi tossici e maleodoranti hanno provocato episodi assai gravi di danneggiamento delle sponde, distruzione di fauna ittica, stragi in allevamenti di trote, il tutto per danni non ancora precisamente stimabili, ma comunque assai ingenti, che insistono in prevalenza in un'area compresa nel Parco fluviale del Nera;

una sommaria ricostruzione del fenomeno di inquinamento fa risalire le cause del medesimo allo scarico di sostanze da parte di una cisterna lungo le sponde del Nera; le sostanze inquinante sarebbero di lì colate nel fiume provocando il disastro —:

se ritengano di attivarsi al fine di accertare le cause del danno, il suo effettivo rilievo e l'esistenza o meno di conseguenze permanenti o stabili per l'ambiente del sistema idrico Nera-Piediluco, che ha una rilevantissima valenza ambientale e turistica; l'ecosistema Nera-Velino-Piediluco è già oggetto di monitoraggio e di iniziative da parte delle istituzioni locali e del Ministero dell'ambiente, al fine di garantirne la tutela e il risanamento nelle porzioni maggiormente investite dal degrado, dall'inquinamento e dall'eutrofizzazione —:

quali interventi intendano inoltre porre in essere al fine di far coincidere gli

interventi necessari a fronteggiare quest'ultima emergenza ambientale con quelli già programmati per il recupero e la valorizzazione del Parco fluviale del Nera e del lago di Piediluco. (4-09038)

RISPOSTA. — *L'atto di sindacato ispettivo in oggetto fa riferimento al grave episodio d'inquinamento del medio corso del fiume Nera verificatosi il giorno 4 aprile 1997 a causa di uno sversamento diretto di sostanze tossiche nel fiume e che ha interessato i territori delle province di Macerata, Perugia e Terni.*

Occorre precisare che i danni più ingenti, consistiti in una moria di pesci per ipoassia si sono verificati soprattutto nell'allevamento ittiogeno dell'azienda « Tranquilli » sito in località Molini di Visso (MC).

In ogni caso le conseguenze dannose verificatesi in dipendenza del detto episodio d'inquinamento, pur nella loro gravità e pericolosità, sono state fortunatamente assorbitate in pochi giorni dall'ecosistema del fiume; fenomeni quali la notevole portata d'acqua in loco, l'elevata velocità e turbolenza dell'acqua, le forti diluizioni dovute alla presenza di numerosi affluenti a valle del punto in cui è avvenuto lo scarico abusivo e soprattutto del canale ENEL che immetteva 12 mc/s di acqua a fronte dei 0,3 mc/s portati dal fiume nel punto di immisione hanno evitato il completo danneggiamento delle comunità biotiche ed hanno consentito una riossigenazione dell'acqua, di circoscrivere il fenomeno dannoso nello spazio ed il suo completo riassorbimento in un arco di tempo relativamente breve (5/6 giorni).

Tuttavia, sono restati gravissimi gli effetti verificatisi nell'azienda di allevamento ittiogeno « Tranquilli »; essi trovano giustificazione soprattutto nei lunghi tempi di ritenzione dell'acqua in vasca (circa due ore), tali da annullare il favorevole effetto dei suddetti elementi; tali effetti peraltro sono assolutamente indicativi della potenziale gravità dell'episodio e di ciò che avrebbe potuto verificarsi nell'intero ecosistema del fiume in presenza di una ridotta reazione del medesimo.

Con più specifico riferimento ai quesiti posti può riferirsi che gli accertamenti posti in essere con capacità e prontezza dai Carabinieri del NOE e dagli organi sanitari territorialmente competenti, ancorché al momento non abbiano potuto condurre al riconoscimento dei responsabili, hanno tuttavia dato immediata contezza della causa del fenomeno inquinante, del luogo e delle modalità in cui era stato realizzato, della sua ampiezza e della qualità dei componenti chimici delle sostanze immesse nel fiume.

Peraltro, le indagini avviate nell'occasione e gli specifici controlli eseguiti, hanno consentito, oltre alla verbalizzazione di sedici infrazioni per violazione della normativa sul trasporto di materiale pericoloso, anche di venire a conoscenza dell'esistenza di automezzi modificati nelle loro caratteristiche strutturali, al fine precipuo di celare al loro interno una cisterna (con capacità anche di alcune migliaia di litri) da adibire al trasporto di rifiuti tossici e nocivi senza destare il sospetto degli organi di sorveglianza e con la possibilità di effettuare lo scarico in qualsiasi luogo (anche al margine di una strada poco trafficata e meno sorvegliata); ciò ha reso e potrà rendere più incisivi e mirati gli interventi di controllo sulle strade della Polstrada in materia di trasporto di merci pericolose.

Dal suo conto, il NOE del Comando dell'Arma dei Carabinieri perugino, sempre nel quadro delle indagini relative all'episodio in questione, a conclusione dei controlli diretti ad accertare l'eventuale produzione, stoccaggio e smaltimento di rifiuti liquidi tossico-nocivi, ha indagato e segnalato all'Autorità Giudiziaria sette titolari di aziende svolgenti attività nel settore commerciale alimentare per attivazione di scarichi non autorizzati, omessa tenuta dei registri di carico e scarico di rifiuti speciali prodotti, installazione, senza la prescritta autorizzazione, di celle frigorifere.

Quanto agli interventi posti in essere, fermo restando che nell'ambiente idrico il fenomeno inquinante si è totalmente autoassorbito in pochi giorni, il Comune di Preci ha realizzato la recinzione dell'area sul greto del fiume in cui è avvenuto lo sversamento provvedendo altresì alla coper-

tura con telo impermeabile del sito contaminato al fine di evitare l'aggravarsi delle conseguenze dello scarico che sarebbe provocato dalle piogge, ossia il perforamento nel terreno delle sostanze chimiche scaricate ed il dilavamento del terreno con ulteriore immissione delle medesime sostanze nel fiume sottostante.

Il Comune ha altresì concertato con la Regione Umbria un progetto di bonifica urgente dell'area per il suo risanamento e riambientamento di tutta l'area e darà corso altresì ad interventi di modifica strutturale e di destinazione d'uso della piazzola in cui si è verificato l'episodio, sì da impedire per il futuro l'avvicinamento degli automezzi di grosse dimensioni alla sponda del fiume Nera.

La non eccessiva gravità del fenomeno in termine di ampiezza degli effetti provocati nell'ambiente e nel patrimonio idrico ed il suo riassorbimento per cause naturali in tempi relativamente brevi, hanno consentito di fronteggiare la situazione di particolare emergenza con l'adozione di provvedimenti del tutto avulsi dal quadro degli interventi già precedentemente programmati volti al recupero ed alla valorizzazione del parco fluviale del Nera e del lago di Piediluco.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

ROTUNDO e ABATERUSSO. — Al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

il presidente della giunta regionale pugliese, con ordinanza del 24 maggio 1996, ha autorizzato 13 comuni della provincia di Bari a depositare i rifiuti solidi urbani nella discarica Fondo da Rio di Surbo (Lecce);

l'amministrazione provinciale di Lecce, contestando tale decisione regionale, ha formalmente diffidato la Saspi (titolare dell'autorizzazione per l'esercizio della discarica Fondo da Rio) dallo smaltire rifiuti provenienti da comuni diversi da quelli facenti parte del bacino di utenza Le/1,

così come previsto al punto 3) dell'autorizzazione della stessa provincia;

si è aperto, in questo modo, un conflitto istituzionale tra la regione, da un lato, e provincia e comune di Lecce dall'altro lato, che ritengono illegittimo il provvedimento regionale e ne hanno annunciato l'impugnativa dinanzi al TAR;

a tutt'oggi i camion provenienti dal barese continuano a scaricare rifiuti nell'impianto leccese, con grave e diffuso allarme tra i cittadini, la popolazione e gli enti locali salentini, che si sono riuniti per formalizzare la loro netta contrarietà alla decisione della giunta regionale;

gravi appaiono le responsabilità e le inadempienze della giunta regionale per quanto riguarda la mancata programmazione dello smaltimento dei rifiuti, nonostante sin dal novembre 1995, il commissario Catenacci avesse allertato su questo punto il governo pugliese;

l'adozione da parte del presidente della giunta regionale dei poteri sostitutivi può ben essere esercitata per trovare in provincia di Bari le soluzioni di emergenza, senza trasferire i rifiuti a 200 chilometri di distanza con gli enormi costi che ciò comporta —

quali iniziative immediate intenda assumere il Governo per risolvere tale conflitto istituzionale, che può diventare esplosivo, e per impedire che Lecce paghi il prezzo dell'improvvisazione del governo regionale, diventando la pattumiera della Puglia. (4-00551)

RISPOSTA. — *I timori, le preoccupazioni e le istanze contenute nell'atto di sindacato ispettivo indicato in oggetto sono tutti superati in ragione del fatto che sin dal 14.6.1996 (delibera di Giunta Regionale n. 2520 in pari data) l'ordinanza del Presidente della Regione Puglia n. 218 del 24.5.1996, sull'adozione della quale si fondano le doglianze degli onorevoli interroganti, è stata totalmente revocata e sostituita con altro provvedimento assunto nel pieno rispetto di un accordo nelle more interve-*

nuto tra l'Assessore Regionale dell'ambiente ed il Presidente della Provincia di Lecce.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

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

il quotidiano *Il Corriere di Caserta* del 2 novembre 1995 ha pubblicato un articolo in cui si afferma che:

a) la società Emit e l'imprenditore Mario Pagano sarebbero risultati vincitori dell'appalto di centocinquanta miliardi per la raccolta dei rifiuti urbani a Caserta;

b) nella Emit, Mario Pagano parteciperebbe con la sua società Cipi costruzioni, impresa edilizia che non avrebbe mai avuto a che fare con i rifiuti;

c) molti personaggi interessati all'appalto sarebbero stati coinvolti in affari poco chiari e, alcuni di essi, in procedimenti giudiziari;

d) la Emit apparterebbe al signor Ottavio Pisante, già condannato a seguito di indagini legate a tangenti;

e) della Emit farebbero parte alcune società: la Simp di Serriello, «... personaggio elargitore di tangenti all'ex onorevole (Alfredo) Vito e legato a Pagano...», la Sigam, una società fantasma; la Protea (soci Emit, Colucci e Serriello); la Colucci spa, anch'essa una società fantasma dell'Emit; la Cogest spa, di Francesco Colucci;

f) il signor Tullio Colucci, socio della Cogest spa e zio di Francesco Colucci, proprietario di quest'ultima, fu arrestato per non aver pagato i contributi ai dipendenti, condizione che costituisce uno dei requisiti richiesti dalla normativa antimafia, senza il quale è prevista l'esclusione dalle gare d'appalto;

tutte le suddette notizie, riportate da *Il Corriere di Caserta*, non risultano essere state smentite dagli interessati;

la vicenda dei rifiuti e del loro smaltimento in Campania, e in particolare a Caserta, è stata più volte denunciata come settore di notevole interesse per la malavita organizzata, soprattutto attraverso la realizzazione di cave abusive, destinate successivamente a discariche abusive, entrambe attività con un alto profitto illegale;

numerose notizie di stampa evidenziano un crescente interesse anche di *clan* della malavita internazionale, in particolare quella francese di Marsiglia (i cosiddetti « Marsigliesi ») e quella americana per il settore dello smaltimento dei rifiuti —

se abbia avviato indagini su questa vicenda e se abbia interessato il nucleo operativo ecologico dei Carabinieri per eventuali verifiche nel casertano. (4-07708)

RISPOSTA. — *L atto di sindacato ispettivo in oggetto fa esplicito riferimento alla vicenda dell'appalto per la raccolta dei rifiuti solidi urbani in territorio del Comune di Caserta.*

Al riguardo si sono apprese dal comando Provinciale dei Carabinieri e della Questura di Caserta le notizie che seguono.

Con delibera della Giunta Comunale di Caserta n. 1200 del 13.7.1995 veniva aggiudicata alla Soc. A.T.I. — EMIT « Ercole Marelli Impianti Tecnologici » la gara di appalto per i servizi di raccolta e trasporto RSU, pulizia degli uffici comunali, nonché per altri servizi specificati nel capitolato speciale d'appalto.

In data 29.4.1996 si costituivano presso gli uffici del comune per la stipula del contratto, l'Ing. Bruno Mariano, intervenuto in qualità di dirigente del Comune di Caserta e il Sig. Giuseppe Lanuzza, intervenuto nella qualità di procuratore speciale dell'A.T.I. formata tra la mandataria EMIT e le mandanti COLUCCI APPALTI SPA, PROTEIA SPA, COGEST SPA, SIMP SPA, S.I.G.A.M. Srl, CIPI COSTRUZIONI di PAGANO MARIA Sas e ATES srl.

Nel predetto contratto veniva stabilito tra l'altro il canone d'appalto, pari a lire 13.600.000.000 più I.V.A., non, quindi, 150.000.000.000, mentre la durata del servizio veniva fissata in 10 anni.

Per quanto riguarda le sopraelencate società, dalle informazioni pervenute dagli organi di polizia è emerso che:

il sig. PISANTE Ottavio, presidente della società PROTEIA PRODUZIONI TECNICHE ITALIANE ASSOCIATE, con sede in Napoli, è stato condannato per concorso in corruzione continuata per atti contrari ai doveri d'ufficio e per violazione delle norme sul finanziamento pubblico dei partiti, mentre il sig. Colucci Francesco, vicepresidente della stessa società, ha riportato condanna per omicidio colposo e violazione del T. U. sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Detta società risulta essere stata trasferita a Roma;

il sig. COLUCCI Tullio, amministratore della società COGEST con sede in San Giorgio a Cremano (NA), risulta avere precedenti penali per emissione di assegni a vuoto, omissione di atti d'ufficio, omicidio colposo ed altro.

il sig. SERRIELLO Gabriele, amministratore unico della società S.I.M.P., con sede in Napoli, nonché anche consigliere della società PROTEIA, risulta essere stato più volte condannato per emissione di assegni a vuoto. In data 13.3.1993 lo stesso veniva arrestato dai Carabinieri di Napoli per associazione a delinquere. Sempre il SERRIELLO, In data 21.2.1997, veniva nuovamente arrestato dalla Guardia di finanza per reati contro la Pubblica Amministrazione;

il sig. PAGANO Mario, socio accomandatario della società CIPI con sede in Caserta, risulta aver ottenuto la riabilitazione per una condanna inflittagli dal Pretore di Carinola (CE) il 6.6.1984 per violazione della normativa di materia di avviamento al lavoro e assistenza dei lavoratori disoccupati.

In ordine all'appalto in questione si comunica che sono state svolte indagini da parte della Squadra Mobile di Caserta su delega dell'Autorità Giudiziaria. Il relativo procedimento penale è tuttora pendente presso la Procura della Repubblica del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere.

Per quanto riguarda la gestione delle cave e discariche abusive, l'attività di polizia ha evidenziato infiltrazioni malavitose, in particolare da parte del clan dei Casalesi. In merito sono state inoltrate numerose informative di reato alla competente A.G.

Al riguardo, si informa che a seguito di indagini svolte dal Centro Interprovinciale Criminalpol di Napoli, d'intesa con la Questura di Caserta, nell'ottobre del 1995, la Procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli Direzione Distrettuale Antimafia, disponeva il sequestro di cinque terreni, ubicati in località Casal di Principe e Villa di Briano, in quanto in detti siti erano stati abusivamente interrati rifiuti tossici e nocivi.

Inoltre, il Commissario di P.S. di Castelvoturno, su delega della citata Direzione Distrettuale Antimafia, ha effettuato un censimento delle attività estrattive abusive, nonché delle discariche illecitamente realizzate nel territorio di competenza, procedendo al sequestro di numerosi impianti abusivi adibiti a sversatoi di rifiuti solidi urbani ed alla conseguente denuncia alla competente Autorità Giudiziaria.

Si rende noto, infine, così come dichiarato dal Comando Provinciale Carabinieri di Caserta, che allo stato attuale non risultano a Caserta interessi della malavita organizzata nel settore dello smaltimento dei rifiuti.

Come si è evidenziato ogni opportuna indagine è in corso e con specifico riguardo all'appalto in questione risulta essere già stata promossa l'azione penale dell'A.G. territorialmente competente.

Si è pertanto in attesa di conoscere l'esito del procedimento al fine di assumere, se del caso, gli opportuni provvedimenti.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

SCALIA, TURRONI e LECCESE. — Ai Ministri dell'ambiente e dei beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:

a Vasto, nella zona industriale di Punta Penna (Colle Martino), la ditta I.C. Puccioni ha in corso lavori per l'attivazione

di un parco serbatoi da destinare allo stoccaggio di oltre diecimila tonnellate di acido solforico e fosforico;

l'impianto in questione è classificato come industria insalubre di prima classe ed è situato nelle immediate vicinanze di un centro abitato (Punta Penna) e di un'area di elevata valenza, naturalistica, archeologica e turistica;

l'acido solforico è una sostanza estremamente pericolosa, è in grado di passare dallo stato liquido a quello gassoso a soli 317 centigradi e sviluppa idrogeno, sostanza chimica piuttosto instabile che può causare pericolose esplosioni;

i serbatoi che dovrebbero contenere sostanze pericolose risultano essere stati costruiti molti anni fa e vi sono seri dubbi sulla loro attuale affidabilità strutturale;

le associazioni ambientaliste locali hanno presentato un esposto al procuratore della Repubblica di Vasto, col quale si chiedeva di garantire il pieno rispetto della normativa vigente e, soprattutto, la tutela della salute degli abitanti delle zone limitrofe —

se l'impianto della ditta Puccioni Spa risulti essere in regola con le necessarie autorizzazioni previste dalla vigente normativa e, in particolare, se sia stata fatta la valutazione di impatto ambientale;

se, in ogni caso, non si ritenga di dover sospendere la realizzazione dell'impianto di stoccaggio, prendendo in considerazione gli elevati rischi ad esso connessi;

quali provvedimenti intenda porre in essere il Ministro dei beni culturali e ambientali, al fine di salvaguardare il sito archeologico di Colle Martino, il cui valore è stato evidenziato in passato dalla stessa soprintendenza archeologica della regione Abruzzo. (4-09351)

RISPOSTA. — Con riferimento l'interrogazione indicata in oggetto, concernente l'attivazione da parte della ditta Puccioni di un parco serbatoio per lo stoccaggio di acido

solforico e fosforico nel Comune di Vasto, si comunica quanto segue.

In località Punta Penna del Comune di Vasto, in prossimità del porto, risultano ubicati sei serbatoi per lo stoccaggio di acido solforico e fosforico, della capacità di 100 mc ciascuno, realizzati dalle Industrie Chimiche Puccioni (ICP Spa) a seguito di rilascio da parte del comune di Vasto, di apposita concessione edilizia n. 323/83 del 4.4.1984.

I menzionati depositi costieri sono stati, inoltre, regolarmente collaudati in data 26.9.1996 dalla speciale commissione prevista dall'articolo 48 Reg. codice di navigazione.

Successivamente, però, il sindaco del Comune di Vasto, in applicazione dell'articolo 216 T. U. leggi sanitarie (RD 27.7.1934, n. 1265) riguardante le industrie insalubri, con nota in data 24.2.1997, ha diffidato la società proprietaria degli anzidetti serbatoi dall'attivazione degli impianti, riservandosi di verificarne la conformità degli stessi a tutti i requisiti e condizioni di legge.

La società Puccioni, pertanto, in ottemperanza alla menzionata diffida, ha disposto la sospensione dell'attivazione dei depositi in questione, in attesa delle determinazioni che verranno assunte dalla predetta Amministrazione Comunale, sulla base dell'esito delle citate verifiche, che risultano essere tuttora in corso di svolgimento a cura di una ditta specializzata di Ravenna.

Per quanto riguarda, infine, l'esposto presentato dalle associazioni ambientaliste locali alla Procura della Repubblica di Vasto, di cui è fatto cenno nell'atto di sindacato ispettivo in esame, si fa presente, che da notizie informalmente acquisite in merito dalla Prefettura di Chieti, risulterebbe che il relativo procedimento si sia concluso con una ordinanza di archiviazione.

Per una più esauriente risposta ai quesiti posti con l'atto di sindacato ispettivo in oggetto, si trasmette, completa di allegati, copia della risposta resa all'interpellanza parlamentare del 29.4.1997, (in visione presso il Servizio Stenografico) presentata sul medesimo argomento dagli stessi Onorevoli interroganti e contenente analoghi quesiti.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

SCARPA BONAZZA BUORA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

a Portogruaro (Venezia) è da tempo prevista la realizzazione di un interporto, inserito in un progetto complessivo di un grande centro intermodale dei trasporti ubicato in un'area strategica, a confine tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia;

a tale interporto sono interessate tutte le categorie economico-produttive del territorio, che vedono in questa infrastruttura un importante volano per il futuro sviluppo dell'area;

la commissione ministeriale incaricata dell'esame delle domande di ammissione dei contributi, in base alla legge n. 240 del 1990, per la realizzazione di interporti finalizzata al trasporto merci, ha completato la relativa istruttoria, predisponendo la graduatoria di merito e individuando i nove soggetti beneficiari delle risorse disponibili, tra cui non risulta esservi Portogruaro;

l'esclusione dai finanziamenti statali dell'interporto di Portogruaro ha generato gravi motivi di preoccupazione, soprattutto all'interno dei singoli comparti economici, anche in relazione al fatto che questa scelta attuata dalla commissione ministeriale potrebbe mettere a rischio anche la permanenza dello scalo merci ferroviario attualmente operante a Portogruaro —:

quali siano stati i criteri che la commissione ministeriale ha adottato per definire la graduatoria di merito e quali i motivi che hanno comportato l'esclusione dell'interporto di Portogruaro;

se sia da considerarsi a rischio lo scalo merci ferroviario;

se lo stesso interporto di Portogruaro potrà essere finanziato in una fase successiva e, in caso affermativo, quando eventualmente potrà essere inserito tra i soggetti beneficiari di ulteriori finanziamenti;

se ritenga, infine, che l'interporto di Portogruaro possa ancora rientrare nei

piani di settore del ministero dei trasporti e delle Ferrovie dello Stato. (4-07062)

RISPOSTA. — In data 8 gennaio 1997 l'Amministrazione ha comunicato a tutti i soggetti che avevano presentato domanda per accedere ai contributi ex lege 240/1990 ai sensi del decreto ministeriale 15 settembre 1995 n. 78-T, l'esito dell'istruttoria condotta dalla Commissione nominata con decreto ministeriale 20 dicembre 1995, n. 99-T.

Il citato decreto ministeriale 78-T, a cui è allegato lo schema guida per la redazione della documentazione da presentarsi ai fini della domanda di contributo per la realizzazione di interporti ex II livello, prevede, fra l'altro, all'articolo 3, che l'ammissione ai contributi è disposta, secondo le modalità previste dall'articolo 6, comma 5, della legge 204/1995, in base ad una graduatoria predisposta dalla Commissione appositamente nominata.

La Commissione ha ritenuto necessario determinare una griglia di criteri al fine di poter valutare tutte le proposte con la massima uniformità e trasparenza di giudizio, tenuto anche conto dello sfavorevole rapporto tra risorse disponibili (218 miliardi di lire) e richieste presentate (ammontanti complessivamente a 567 miliardi di lire).

In particolare, la griglia dei criteri di valutazione adottati con i relativi riferimenti all'allegato A del decreto ministeriale 78-T/95 ha tenuto conto dei seguenti aspetti tecnico-economici e finanziari:

1) coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione e urbanistici presenti sul territorio (rif. punti 2.3 e 2.5 del decreto ministeriale 78-T);

2) valutazione dell'intervento in relazione al traffico merci previsto (rif. punti 2.4, 4.1 e 4.2 del decreto ministeriale 78-T);

3) integrazione dell'intervento proposto con altra infrastruttura esistente o prevista (rif. punto 2.2 del decreto ministeriale 78-T);

4) valutazione tecnica dell'intervento proposto e del programma di realizzazione (rif. punti 5 e 7 del decreto ministeriale 78-T);

5) verifica di massima della congruità della spesa (rif. punto 6.1 del decreto ministeriale 78-T);

6) attendibilità del piano finanziario (rif. punto 6 del decreto ministeriale 78-T);

7) presenza di altre risorse finanziarie (rif. punto 6.2 del decreto ministeriale 78-T);

8) qualità dell'intervento dal punto di vista ambientale (rif. punto 8 del decreto ministeriale 78-T).

A ciascun criterio di valutazione è stato assegnato un punteggio articolato in tre votazioni; punti 0, punti 1 e punti 2, ad eccezione del criterio n. 7, di natura esclusivamente matematica, il cui punteggio è stato articolato in punti 0, punti 0,5, punti 1, punti 1,5 e punti 2 al fine di valutare con maggior dettaglio la rilevanza della percentuale di cofinanziamento.

La sommatoria dei punteggi ottenuti da ciascun interporto per ognuno degli 8 criteri di valutazione ha portato alla definizione della graduatoria di merito, approvata dall'Amministrazione con nota prot. n. 19707 del 30 dicembre 1996, in cui è stato riportato in ordine decrescente il punteggio totale per ogni interporto.

Il punteggio ottenuto dalla domanda presentata dalla Società Portogruaro Interporto S.p.A. è stato di punti 3,0. Tale punteggio non ha consentito alla società di essere inserita tra i soggetti beneficiari del contributo ex lege 240/1990.

In particolare si evidenzia che il progetto relativo alla realizzazione del 2° stralcio dell'interporto di Portogruaro, stralcio su cui è stato richiesto il finanziamento a carico della legge 240/1990, ha presentato alcune carenze documentali ed una mancanza di approfondimento dal punto di vista sia tecnico che economico-finanziario.

Inoltre l'entità dei flussi di traffico intermodale attraiibile dall'interporto, attestati da F.S. S.p.A. con nota n. 96/2725 dell'11 giugno 1996, risulta quantitativamente non adeguata alla realizzazione di un interporto; a tale riguardo le F.S. S.p.A. hanno evidenziato che ciò non comporta automaticamente l'insorgere di rischio per la perma-

nenza dello scalo ferroviario merci di Portogruaro, almeno per il breve/medio periodo.

Le F.S. S.p.A. hanno infine fatto presente di non avere un interesse diretto alla realizzazione dell'interporto in questione in quanto nella Regione Veneto sono già operanti l'interporto di Verona Quadrante Europa e quello di Padova, mentre in Friuli Venezia Giulia opererà quello di Cervignano che si è utilmente collocato nella graduatoria dei contributi statali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

SELVA, PEZZOLI e ALBERTO GIORGETTI. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

i collegamenti viari e ferroviari per la provincia di Belluno sono sempre risultati carenti;

mentre la rete viaria sta avendo un adeguato sviluppo tale da favorire, finalmente, una buona comunicazione fra la provincia bellunese ed il resto del Veneto, la rete ferroviaria è ancora gravemente carente;

appare quindi necessario dare immediato impulso alle ferrovie dello Stato affinché si impegnino in un potenziamento della linea ferroviaria esistente, concordando evidentemente una modifica dell'attuale servizio di autobus concorrenziale al servizio ferroviario;

ad avviso degli interroganti, deve essere privilegiato il trasporto su rotaia, che produce un minor tasso di inquinamento rispetto a quello su ruota —:

quali progetti tecnici e finanziari siano stati predisposti per intervenire nel senso auspicato dagli interroganti.

(4-03254)

RISPOSTA. — Risulta che da tempo le F.S. stanno provvedendo all'ammodernamento

ed al potenziamento delle linee ferroviarie del bellunese con un notevole impegno finanziario.

Si esamineranno ora dettagliatamente le opere eseguite ed i costi che hanno comportato.

Nel 1993 è stato attivato il telecomando della circolazione (CTC) nella tratta Castelfranco Veneto/Calalzo, per facilitare la gestione del traffico e regolare la circolazione su una linea a semplice binario (costo dell'opera 22 miliardi).

La manutenzione ha comportato nel triennio '93/'95, la spesa di 5 miliardi portando al completamento dei lavori di ammodernamento del binario sulla tratta Longarone/Calalzo; altri sei miliardi sono stati spesi per la sicurezza ed il miglioramento della circolazione su tutta la tratta Belluno/Calalzo.

Sulla direttrice Venezia/Belluno/Calalzo il numero dei collegamenti diretti è aumentato da 12 a 15, con conseguente aumento del numero dei materiali navetta impiegati e del numero dei posti a treno, 378 rispetto i 136 delle automotrici AL n. 668 utilizzate in precedenza, portando ad un aumento di 2500 posti al giorno. Il collegamento con Venezia è stato potenziato anche con il cadenziamento di orario da Conegliano.

Non risulta l'esistenza di concorrenza fra il servizio di autobus della società Dolomiti Bus ed il servizio ferroviario, è stato infatti attuato un servizio integrato combinato tra F.S., Dolomiti Bus, Provincia di Belluno e Regione Veneto.

Infine, si fa presente che sono in corso, già da tempo, incontri fra le F.S. e la Provincia di Belluno per pianificare il « problema trasporti ». In tale ambito è allo studio un progetto di tariffe integrate.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

le strade di accesso a Roma sono ogni giorno sempre più trafficate; in particolare,

la via Appia risulta paralizzata nelle ore di punta dall'altezza di Santa Maria delle Mole fino al raccordo anulare;

il tratto del raccordo anulare fra la via Appia e la via Tuscolana, percorso dai pullman per raggiungere la stazione di Anagnina e, quindi la metropolitana, è costantemente bloccato, in quanto non esiste la terza corsia;

le linee ferroviarie Velletri-Roma, Albano-Roma, Nettuno-Roma, Frascati-Roma sono caratterizzate dalla scarsità di corse;

spesso i treni impiegano circa un'ora per raggiungere il capoluogo, pur dovendo percorrere in molti casi non più di venticinque chilometri;

nelle ore serali, inoltre, su diverse linee ferroviarie non vi sono convogli oltre le ore ventuno;

sulle linee ferroviarie medesime si verificano continui ritardi e disguidi, quali la soppressione improvvisa di corse o la loro ritardata partenza; ciò comporta il perdurare di una situazione di incertezza in merito agli orari;

la stazione di Campoleone (frazione di Lanuvio) è sprovvista di un parcheggio, che consenta a molti cittadini dei Castelli romani di accedere alla tratta ferroviaria Roma-Napoli, l'unica al momento in grado di trasferire i passeggeri al centro di Roma in tempi accettabili;

vi è la tendenza da parte di molti cittadini, soprattutto romani, ad abbandonare il capoluogo per risiedere nell'*hinterland* romano, ed in particolare ai Castelli romani —:

quali provvedimenti intenda assumere al fine di ovviare ai disagi dei cittadini, che, in numero crescente, ogni giorno debbono recarsi a Roma per ragioni di lavoro e quali disposizioni intenda adottare per la pronta realizzazione delle metropolitane leggere di superficie, in merito alle quali sono state fatte numerose sollecitazioni e per la realizzazione delle quali

è stato da tempo siglato un protocollo di intesa. (4-05397)

RISPOSTA. — *Nell'ambito delle procedure di cui alla legge 211/92 con deliberazioni CIPE 20 novembre 1995 e 21 dicembre 1995 sono stati finanziati i seguenti interventi relativi alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana di Roma:*

a) *diramazione linea B — Piazza Bologna-Piazza Conca D'Oro;*

b) *ammodernamento metro A e B;*

c) *tramvie Piazza Venezia-Gianicolense;*

d) *metropolitana linea C — tratta Grano-S.Giovanni;*

e) *diramazione Mezzocammino-Tor de' Cenci della Ferrovia Roma Lido.*

Gli interventi descritti attivano un volume complessivo di investimenti di oltre 2.500 miliardi di cui circa 1.250 a carico dei fondi ex lege 211/92.

Le progettazioni relative agli interventi di cui alla lettera b) per quanto attiene l'ampliamento del Deposito di Osteria del Curato della linea A della metropolitana di Roma e alla lettera c) sono già state approvate ed i relativi interventi possono pertanto essere avviati dal Comune di Roma.

La realizzazione degli interventi sopra descritti consentirà un miglioramento delle condizioni di mobilità nell'area romana attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto efficaci e moderni in grado di dare una concreta risposta alla soluzione dei problemi di congestione e che attualmente affliggono la città di Roma.

Relativamente alla situazione delle linee ferroviarie che collegano i Castelli Romani con Roma, le F.S. S.p.A. forniscono i seguenti dati.

La linea Roma-Velletri (km 42) è servita da 34 treni in entrambe le direzioni (ultima partenza da Roma Termini alle ore 21.45; ultima partenza da Velletri ore 22.55); la linea Roma-Albano (km 29) è servita da 32 treni in entrambe le direzioni (ultima par-

tenza da Roma Termini ore 21.15; ultima partenza da Albano ore 22.07); infine, la linea Frascati-Roma (km 24) è servita da 17 treni in entrambe le direzioni (ultima partenza da Frascati ore 21.58; ultima partenza da Roma ore 23.45).

Queste linee servono bacini ad alta densità abitativa con scarse alternative stradali, sono a singolo binario e quindi soggette ad incroci; tuttavia le F.S. S.p.A. fanno presente che già dallo scorso anno il servizio è stato potenziato e l'attivazione del controllo traffico centralizzato, presso la stazione di Ciampino, ha prodotto benefici effetti nella velocizzazione dei percorsi. Inoltre, le F.S. S.p.A. assicurano che i disagi causati da alcuni vincoli tecnici quali la saturazione della linea Ciampino-Roma, la vetustà del materiale rotabile impiegato nonché i lavori in corso presso la stazione di Roma Termini, potranno essere superati grazie agli investimenti previsti sulla linea.

Per quanto riguarda la linea Roma-Nettuno, si fa presente che è servita da 34 treni in entrambe le direzioni, più 2 auto-corse che collegano Campoleone a Nettuno, in coincidenza con i treni provenienti da Roma per Formia.

La linea, che effettua servizio metropolitano sulla tratta Roma-Pomezia S. Palomba, per l'importanza che riveste è oggetto sia di monitoraggi sull'andamento della circolazione, sia di ipotesi innovative di cadenzamento orario, mirato all'ottimizzazione delle risorse.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

SICA. — Ai Ministri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'università e della ricerca scientifica. — Per sapere — premesso che:

presso l'impianto Itrec del centro Enea della Trisaia di Rotondella (Matera) sono stoccati consistenti quantitativi di materiali nucleari di diversa tipologia — irraggiati e non — e di rifiuti radioattivi a bassa e ad alta attività, solo in parte prodotti all'interno degli stabilimenti;

i materiali liquidi radioattivi immagazzinati nel centro Enea sono attualmente confinati entro contenitori impropri — perché concepiti per altra utilizzazione — oppure in serbatoi progettati per uno stoccaggio solo temporaneo ed utilizzati fino ad oggi, ben oltre la soglia temporale di sicurezza garantita;

le pessime condizioni di conservazione dei serbatoi sono state causa, negli anni, di diversi incidenti che, secondo quanto assicurato dall'Enea, non avrebbero prodotto effetti di contaminazione all'esterno degli impianti;

l'intervento della magistratura in occasione di un incidente occorso ad uno dei serbatoi ha evidenziato la possibilità che il centro Enea della Trisaia sia stato, negli anni, impropriamente utilizzato per il conferimento di rifiuti radioattivi di bassa attività da parte di operatori esterni privi di autorizzazione;

nella XII legislatura, la commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti si è diffusamente occupata della vicenda dell'impianto Enea della Trisaia, reperendo materiale documentale e conducendo audizioni, allo scopo di chiarire le modalità di acquisizione e di gestione dei materiali nucleari e dei rifiuti radioattivi immagazzinati nell'impianto;

al fine di garantire all'Enea le risorse necessarie per procedere sollecitamente allo smaltimento dei materiali e rifiuti radioattivi, nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria per il 1996, il Parlamento ha deliberato l'attribuzione all'ente di ulteriori 75 miliardi, per il triennio 1996-1998, sullo stanziamento originariamente previsto dal disegno di legge del Governo;

la Commissione ambiente della Camera ha approvato, sempre nella XII legislatura, una risoluzione (n. 7-00581), sottoscritta da numerosi deputati, che aggiunge all'Enea di dare immediata attuazione ai progetti di smaltimento dei suddetti materiali —:

quali iniziative intendano adottare affinché sia garantita la sicurezza del per-

sonale operante presso il centro ENEA della Trisaia, nonché delle popolazioni che risiedono nei territori prossimi allo stabilimento, alle quali — peraltro — non si è mai data tempestiva e completa informazione circa la natura degli incidenti occorsi e delle misure di sicurezza adottate;

con quali strutture, tecnologie e modalità l'Enea intenda realizzare lo smaltimento dei materiali e dei rifiuti radioattivi e dei prodotti fissili di riprocessamento — quali uranio e plutonio — presenti nei suoi centri dislocati sul territorio nazionale —:

se non ritengano di dover disporre il censimento dei materiali radioattivi immagazzinati presso tutte le strutture pubbliche e private presenti sul territorio nazionale;

se non ritengano di dover indicare — per i più importanti centri di stoccaggio — politiche omogenee, o almeno coordinate, di gestione e smaltimento; a titolo di esempio si menziona il caso dei rifiuti radioattivi stoccati presso le centrali di Caorso, Carigliano, Latina e Trino, per i quali l'Enel spa ha stipulato un accordo con il governo britannico che prevede la restituzione all'Italia dei prodotti fissili del riprocessamento. (4-06865)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, concernente lo stoccaggio di materiali nucleari presso l'impianto ITREC dell'ENEA di Trisaia di Rondella (MT), si riferisce quanto segue.

Va premesso che le attività svolte dall'ENEA su materiali radioattivi riguardano essenzialmente la custodia temporanea presso alcuni siti dell'Ente di rifiuti e di materie fissili e fertili residuati dalle attività di ricerca condotte in passato nei propri laboratori e la predisposizione di detti materiali nella forma più conveniente per la cessione a qualificati operatori di altri Paesi o per l'avvio al futuro sito nazionale di stoccaggio.

Dette attività ottemperano pienamente alle specifiche prescrizioni di legge rilasciate dal Ministero dell'industria, dal quale vengono autorizzate sulla base di un dettagliato

« rapporto di sicurezza » e con l'imposizione di apposite « prescrizioni tecniche ». La sorveglianza e le ispezioni su tali attività vengono esercitate in modo indipendente dall'ANPA.

Per quanto concerne l'impianto ITREC del centro Trisaia, questo ha operato per brevi periodi tra il 1975 e il 1978 effettuando il ritrattamento di 20 elementi di combustione irraggiato su un totale di 84 provenienti dal reattore americano di Elk River. Terminato il riprocessamento dei 20 elementi, l'impianto è stato sottoposto ad una serie di interventi di decontaminazione sulle principali celle di processo e di manutenzione straordinaria per la predisposizione ad una più impegnativa campagna sperimentale durante la quale doveva essere provato il funzionamento di una batteria (contattori centrifughi) di estrazione-separazione dei prodotti di fissione e di strumentazione avanzata per il controllo di processo; contemporaneamente è stata rinnovata la strumentazione per le misure di radioprotezione.

Nel febbraio del 1986, dopo un lungo periodo di collaudi, l'ANPA (allora DISP), sulla base dell'esito positivo degli stessi, aveva autorizzato detta nuova campagna. L'impianto non è stato riavviato in attuazione delle nuove decisioni adottate dal Governo e dal Parlamento (1987) in merito al settore nucleare a seguito dell'evento Chernobyl.

Successivamente sono state riprese ed estese le operazioni di decontaminazione dell'impianto che è stato portato a livelli minimi di contaminazione residua.

Per quanto riguarda la sistemazione di rifiuti solidi, verso la fine degli anni 80 e fino alla metà degli anni 90, sono stati condotti interventi per il trattamento dei residui in manufatti idonei per il trasporto al futuro sito nazionale di stoccaggio. Sono state concluse anche le operazioni di trattamento finale dei residui solidi a bassa attività originariamente immagazzinati in depositi temporanei.

Con riferimento alle preoccupazioni espresse anche all'opinione pubblica sullo stato di efficienza dei serbatoi che custodiscono i rifiuti liquidi, non ci sono ragioni

tecniche per ritenere che si sia verificato un deterioramento del sistema dei serbatoi di immagazzinamento dell'impianto ITREC, stanti le specifiche di costruzione, i criteri e i controlli di fabbricazione, la sostanziale assenza di sollecitazioni meccaniche e termiche. Tale sistema è stato realizzato, inoltre, per essere ridondante e rispondere a specifiche esigenze di intercambiabilità in caso di necessità di svuotamento di un serbatoio, come specificato in seguito. I serbatoi sono comunque realizzati per la conservazione in sicurezza per tempi significativamente lunghi di rifiuti liquidi, in particolare quelli destinati a custodire i rifiuti cosiddetti ad « alta attività », considerato che sono stati progettati per un uso prolungato negli anni e per condizioni di esercizio molto più spinte di quelle effettivamente verificatesi. Ogni serbatoio consiste in un contenitore metallico collocato in un contenitore in calcestruzzo con fondo impermeabilizzato, atto a contenere i liquidi che dovranno eventualmente fuoriuscire dal contenitore metallico.

Più in dettaglio, il parco di stoccaggio dei rifiuti radioattivi liquidi dell'impianto ITREC è costituito da due blocchi analoghi ed interconnessi tra loro (WASTE 1 e WASTE 2), realizzati in momenti successivi: il primo ultimato verso la fine degli anni 60, il secondo circa dieci anni più tardi. Solo il primo blocco è stato sinora impiegato per lo stoccaggio di liquidi radioattivi; il secondo blocco è infatti tuttora esente da qualsiasi contaminazione ed ha funzione di ulteriore riserva. Il primo blocco è costituito a sua volta da sei serbatoi, ubicati in separate celle sotterranee: la cella alta attività contenente due serbatoi con capacità di circa 10 mc cadauno, e la cella bassa attività contenente quattro serbatoi con capacità di circa 100 mc cadauno. Per conferire la massima sicurezza al deposito, ogni serbatoio contenente liquidi ha un analogo corrispettivo vuoto di riserva, con lo scopo di ricevere eventuali perdite da quello in carico: tale riserva in questo caso è addirittura ridondante. Il controllo dell'integrità dei serbatoi in carico è effettuata dal personale tecnico, di guardia 24 ore su 24, tramite esame visivo della traccia del registratore

posto nella sala di controllo dell'impianto ITREC; il livello di liquido nel serbatoio è anche segnalato con allarme. Analogamente e tenuto sotto controllo il livello del liquido (acqua demineralizzata) mantenuto nel pozzetto di ispezione di ciascuna delle vasche di contenimento dei serbatoi in carico, per la rivelazione di perdite eventuali. Con cadenza periodica tale liquido viene inoltre campionato per verificare se vi sia anormale presenza di una componente radioattiva superiore ai livelli predefiniti. Come ulteriore mezzo di controllo, i serbatoi sono dotati di un sistema di irrorazione della loro superficie esterna con acqua demineralizzata, al fine di rendere possibile, dopo campionamento e analisi, il controllo di eventuale contaminazione presente su detta superficie a seguito di qualche microperdita non rilevabile, stante la sua esiguità con la strumentazione per misura del livello di cui sono corredati il serbatoio ed il relativo pozzetto di ispezione.

Per dare ulteriori garanzie di poter controllare l'improbabile accadimento di perdite verso l'esterno, sono stati ricavati perimetralmente alle celle sotterranee, in punti opportuni nel terreno, numerosi pozzi piezometrici e di campionamento della falda che consentono la sorveglianza radiometrica diretta delle acque sotterranee in corrispondenza dell'area destinata allo stoccaggio dei liquidi radioattivi. Tale sorveglianza è effettuata con cadenza periodica secondo un piano di sorveglianza ambientale approvato dall'ANPA.

Pur non ponendosi problemi di sicurezza a tempi medio-brevi, si sta provvedendo allo svuotamento dei serbatoi dell'impianto ITREC contenenti i rifiuti radioattivi attraverso il loro condizionamento in forma adatta allo smaltimento finale, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente.

È in fase di completamento la campagna di solidificazione mediante l'impianto SIRTE-MOWA dei rifiuti liquidi a bassa attività, iniziata nel maggio 1995; sono stati prodotti circa 500 fusti.

Per i rifiuti liquidi, cosiddetti ad alta attività, si procederà alla loro solidificazione entro maggio 1999 sulla base di un progetto, già approvato dall'ANPA e dal Ministero

dell'industria, che si basa sull'ottimizzazione a questo scopo dell'impianto SIRTE-MOWA, a seguito dell'esito positivo di prove a suo tempo eseguite di solidificazione di residui liquidi ad alta attività, diluiti e neutralizzati prima della cementazione.

Durante le fasi operative dell'impianto ITREC, e successivamente durante le ben più lunghe fasi di modifica dell'impianto e di sospensione delle sue attività, è stata data la massima priorità alla garanzia costante dei livelli più elevati possibili di sicurezza e di radioprotezione, con riferimento sia all'impianto, sia alle strutture di stoccaggio, sia alla popolazione e all'ambiente circostante. Le modalità con cui l'ENEA opera all'interno del centro della Trisaia e lo stato degli impianti e delle strutture, non hanno mai creato situazioni o condizioni di pericolo per il territorio e la popolazione, né c'è motivo di ritenere che ciò possa avvenire.

I malfunzionamenti occorsi nell'impianto, non hanno mai comportato rischi né per i lavoratori del centro né per la popolazione o per l'ambiente: essi sono stati tutti notificati alle Autorità competenti (al momento in cui si sono verificati), le quali hanno poi attivato i necessari controlli.

A partire dall'inizio delle attività presso il centro di ricerca della Trisaia con il combustibile nucleare (1968), è stata attivata una rete di sorveglianza ambientale i cui dati, insieme a quelli di tutte le reti dislocate sul territorio nazionale, sono annualmente valutati e pubblicati dall'ANPA. La rete di sorveglianza del centro ricerche Trisaia si articola in 28 punti relativi a tutto il territorio che circonda il centro e che si estende dal Lido di Rocca imperiale fino al Lido di Metaponto al fine di controllare gli effetti sull'ambiente degli scarichi effettuati attraverso la condotta a mare. Si segnala che la determinazione dei 28 punti di controllo è il risultato di appositi studi sulle caratteristiche geo-idro-climatologiche del sito. Il complesso dei risultati delle analisi effettuate non ha mai evidenziato valori che potessero configurare un sia pur minimo rischio per la salute della popolazione, la salvaguardia dell'ambiente, anche in corrispondenza del verificarsi di alcuni malfunzionamenti sull'impianto. Oltre ai rileva-

menti previsti ed effettuati, in base alla rete di sorveglianza ambientale sono state condotte specifiche campagne radioecologiche sul sito, sia a cura dell'impianto, sia a cura dell'ANPA, sia a cura di altri organismi con lo scopo di effettuare controlli e verifiche integrative sui dati normalmente rilevati.

Le conclusioni dell'ultima campagna sistematica di indagini integrative, hanno portato alla seguente valutazione: « Utilizzando i dati acquisiti e i modelli di calcolo per la stima delle dosi, pur assumendo ipotesi fortemente cautelative per tutti i parametri, i valori risultanti per i livelli di contaminazione e di dose conseguente sono del tutto privi di significatività per gli aspetti sostanziali di radioprotezione ».

Per ciò che concerne le informazioni verso l'esterno, si sottolinea che l'ENEA in molteplici occasioni su propria iniziativa ed ogni qualvolta ne è stata avanzata richiesta, ha fornito ad autorità regionali, provinciali e comunali, ad associazioni ambientaliste e, ovviamente, alle autorità istituzionalmente preposte al controllo delle proprie attività nucleari (Ministero Industria, Ministero Ambiente, ANPA) ampie e dettagliate informative sulle attività nucleari condotte all'interno del centro della Trisaia. In particolare l'ENEA ha fornito su questi ed altri punti di potenziale interesse, elementi di dettaglio nella conferenza stampa del 18 gennaio 1996, svoltasi presso il centro, che si riteneva fosse stata ampiamente esaustiva, e in numerosi incontri con le Amministrazioni locali.

Lo stoccaggio di modesti quantitativi di materiali radioattivi biomedicali e sorgenti di parafulmini a bassa attività è avvenuto, nel centro della Trisaia negli anni 1978-1981, a seguito di raccomandazioni dell'Istituto Superiore di Sanità e di altre pubbliche amministrazioni. Sulla base di tali indicazioni, l'ENEA in attesa che venisse costituito in Italia un soggetto preposto a tale attività, ha messo a disposizione i suoi centri di Saluggia (VC), Casaccia (Roma) e Trisaia in Rotondella (MT) rispettivamente per il nord, il centro e il sud. La natura e la quantità dei materiali immagazzinati ed i relativi dati radiometrici confermano l'assoluta assenza di pericoli radiologici, sia per le persone, sia

per l'ambiente circostante. Data la composizione di detti rifiuti, qualsiasi illazione sul possibile uso militare di tale materiale è priva di fondamento.

La Magistratura, a partire dal 1976, si è interessata a più riprese delle problematiche connesse con le attività dell'impianto ITREC nel centro della Trisaia. I procedimenti già conclusi hanno portato alla completa assoluzione dei responsabili ENEA coinvolti. In particolare è stata a suo tempo esplicitamente riconosciuta con sentenza definitiva la possibilità per l'Ente di custodire nel centro anche il tipo di rifiuti provenienti dall'esterno a suo tempo accolti. Con riferimento ai procedimenti ancora in corso, su iniziativa della Procura della Repubblica presso la Pretura Circondariale di Matera, l'Ente ritiene di avere fornito alla Magistratura tutti gli elementi necessari per verificare il pieno rispetto da parte dell'ENEA e dei suoi funzionari delle normative vigenti e la massima attenzione rivolta a tutti gli aspetti di sicurezza e radioprotezione.

Il programma triennale dell'ENEA 1996-1998 prevede il proseguimento delle azioni per la disattivazione e lo smantellamento degli impianti dismessi del ciclo del combustibile nucleare esistenti presso i centri di ricerca dell'ente. L'intervento in atto per la gestione dei rifiuti radioattivi originati dalle passate attività nucleari dell'ENEA è di grande rilevanza sia sul piano economico che relativamente al numero degli addetti. Tale intervento, che ha avuto un notevole impulso sul piano realizzato dopo con la legge finanziaria 1996, sono state finalmente rese disponibili le necessarie risorse finanziarie, si sviluppa su azioni diversificate che riguardano, in particolare, il condizionamento dei rifiuti radioattivi a debole ed alta attività, la realizzazione di idonee strutture per il deposito provvisorio di manufatti così ottenuti, lo studio dei siti idonei ad accogliere un deposito centralizzato definitivo dei manufatti inglobanti i rifiuti solidificati.

In questo ambito di azioni la priorità è stata data alla solidificazione dei rifiuti liquidi per i quali o si è pressoché completato l'intervento previsto (solidificazione di rifiuti a debole attività), o si è reso operante

l'impianto di solidificazione, o si è avviata la fase realizzativa di idonee infrastrutture di condizionamento (impianto di vetrificazione di rifiuti ad alta attività nel centro di Saluggia).

Per quanto riguarda, in particolare, strutture, tecnologie e modalità con cui l'ENEA realizza lo smaltimento dei rifiuti radioattivi e la sistemazione dei materiali nucleari e del combustibile irraggiato, presenti nei suoi centri, si precisa quanto segue.

Nel corso degli anni 1990-1995, le attività riguardanti il trattamento e condizionamento di rifiuti radioattivi allo stato solido e liquido presenti nei centri di ricerca dell'ENEA hanno riguardato: il trattamento di 1,5 mc di rifiuti liquidi di terza categoria del centro ricerche Casaccia con l'impianto TESEO; lo studio e la sperimentazione dei processi da applicare al trattamento dei rifiuti liquidi ad alta attività dell'impianto EUREX; la messa a punto di un processo di decomposizione ossidativa — progetto DEOX — per il trattamento di rifiuti liquidi organici del centro di ricerca ENEA di Saluggia. È stato inoltre realizzato nel centro di ricerca ENEA della Trisaia, come già ricordato, l'impianto SIRTE-MOWA per il trattamento dei rifiuti radioattivi liquidi (primo sistema integrato realizzato in Italia per il condizionamento di rifiuti in matrice cementizia), che ha iniziato il condizionamento mediante cementazione dei rifiuti liquidi a bassa attività del centro stesso. Su tale impianto sono state effettuate prove di solidificazione di residui liquidi ad alta attività. Nel periodo di riferimento sono stati trattati circa 40 mc di rifiuti liquidi a bassa attività.

Nel quadro programmatico previsto dal programma triennale 1996-1998, l'ENEA provvederà a: completare presso il centro di Saluggia la realizzazione dell'impianto CORA per il trattamento dei rifiuti liquidi a bassa ed alta attività immagazzinati nell'impianto EUREX; ultimare per mezzo del sistema SIRTE-MOWA, le operazioni di trattamento dei rifiuti liquidi a bassa ed alta attività immagazzinati presso l'impianto ITREC del centro della Trisaia; raccogliere, trattare e porre in custodia i rifiuti radioat-

tivi solidi e liquidi a media e bassa attività prodotti nel centro della Casaccia.

Il programma triennale dell'ENEA 1996-1998 prevede, inoltre, l'individuazione e la qualificazione di un sito nazionale per lo smaltimento dei rifiuti radioattivi a bassa attività condizionati. Nel quadro delle direttive elaborate dall'apposito gruppo di lavoro istituito presso il Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio e in stretto collegamento con l'ANPA, una apposita task-force dell'ENEA provvederà a definire i criteri da adottare per la selezione dei siti proposti come candidati e a realizzare, in riferimento al sito qualificato, il progetto di massima delle infrastrutture necessarie e dei sistemi ausiliari. Sul medesimo sito è prevista venga realizzata la struttura ingegneristica centralizzata per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti ad alta attività condizionati (vetri) e del combustibile irraggiato.

È intenzione manifestata dall'ENEA di procedere alla cessione a qualificate industrie o enti nucleari di altri paesi, dei materiali nucleari esistenti presso i propri Centri di Ricerca (in particolare uranio e vari arricchimenti e stati fisici). In particolare sono in corso trattative per un'eventuale cessione, anche onerosa, di materiali nucleari di proprietà dell'ENEA attualmente conservati nei depositi dei Centri di Ricerca di Casaccia, Saluggia, e Trisaia, dando priorità alla cessione dei materiali plutoniferi e dei combustibili MTR. In questo ambito sono state avviate le operazioni di trasferimento negli USA degli elementi di combustibile di tipo MTR dal Centro di Saluggia (la prima tranche è già partita). Inoltre, sono in corso la progettazione di un sistema di stoccaggio a secco per gli elementi di combustibile irraggiato dei reattori Elk River, Garigliano e Trino Vercellese, e la costruzione presso il centro della Casaccia di un magazzino per la custodia temporanea di materiale fissile proveniente dall'impianto Plutonio.

Riguardo all'opportunità di disporre di un censimento di materiali radioattivi immagazzinati presso tutte le strutture pubbliche e private presenti sul territorio nazionale, va ribadito che l'ENEA assolve ov-

vamente in modo sistematico e continuativo all'obbligo di tenere aggiornato l'inventario dei materiali radioattivi presenti nei propri Centri. Più in generale, va osservato che è competenza dell'ANPA controllare tutti gli inventari dell'ENEA e gli analoghi operatori.

L'ENEA ovviamente è disponibile a prestare sul piano operativo il supporto che possa essere eventualmente richiesto da altri organismi (Ministero industria, ambiente, ANPA) per una migliore definizione di politiche omogenee di gestione e smaltimento di rifiuti radioattivi da attuare presso i più importanti centri di stoccaggio nazionale.

In relazione agli adempimenti posti in essere per garantire la sicurezza della zona circostante il Centro Trisaia, la Prefettura di Matera ha già da tempo avviato una serie articolata di iniziative finalizzate ad un puntuale periodico monitoraggio delle condizioni di sicurezza all'esterno del predetto Centro.

In particolare nelle zone circostanti il Centro ENEA tutte le rilevazioni periodicamente effettuate dalle squadre specializzate dei Vigili del Fuoco hanno escluso anomalie o superamento del livello del fondo naturale esistente in loco.

La Prefettura ha inoltre approvato nel mese di settembre 1996 le modifiche al Piano di emergenza esterno ITREC, per il soccorso alle popolazioni residenti nella zona.

Quanto alla sicurezza interna, l'ANPA organismo tecnico competente ai controlli all'interno degli stabilimenti assoggettati alla normativa del DLG 230/95, ha fornito elementi tali da escludere un pericolo immediato per la popolazione e l'ambiente, pur ravvisando l'esigenza di un pronto avvio da parte dell'ENEA di un programma di interventi finalizzati ad una definitiva soluzione del problema.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

STORACE e ARMAROLI. — Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

l'Amt di Genova, ex municipalizzata detentrica le concessioni di trasporto ur-

bano, ha siglato un accordo con gli operatori tassisti locali per il trasporto degli alunni delle scuole materne ed elementari per l'anno scolastico 1996-1997;

sul quotidiano « *Corriere mercantile* » di martedì 24 settembre 1996 è stato pubblicato un articolo dal titolo « Un pasticcio la nuova iniziativa di Amt e comune - Multati per un giorno e i tassisti sorridono »;

tale accordo prevede un impiego di 140 tassisti per quattro ore al giorno;

la normativa nazionale esistente per i servizi taxi (legge n. 21 del 1992, relativa alla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea) non prevede la possibilità da parte dei tassisti di svolgere tale attività;

al riguardo, la definizione di autoservizi « da piazza » trae origine proprio da una specifica necessità di prestare servizi ad una utenza indifferenziata e non per realizzare convenzioni, prenotazioni ed altre attività;

la normativa di riferimento per i trasporti scolastici non prevede in alcun caso, fra le varie possibilità a disposizione dell'amministrazione locale, l'utilizzo dei tassisti;

inoltre, la normativa in materia di sicurezza per il trasporto di alunni della scuola materna ed elementare mentre dispone prescrizioni per il trasporto a mezzo scuolabus, nulla prevede per il trasporto con autovettura il quale, comunque, dovrebbe avvenire con l'utilizzo degli appositi seggiolini omologati -:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta;

se non ritengano necessario intervenire urgentemente al fine di evitare un clamoroso errore di carattere tecnico-legislativo e di favorire un inutile conflitto fra operatori di diversi settori;

se questa nuova procedura sia conforme alle direttive ministeriali vigenti in materia.

(4-05184)

RISPOSTA. — *Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro.*

Circa la procedura di accordo adottata dall'Azienda Amt ex municipalizzata di Genova con i tassisti locali per lo svolgimento del trasporto scolastico, si osserva che tale specifica forma di trasporto può essere espletata in conformità delle vigenti disposizioni ed in particolare di quelle contenute nel Capo II - Sezione II del codice della strada in materia di destinazione e uso dei veicoli.

Ai sensi dell'articolo 82 del codice della strada, un'attività di trasporto di persone può essere svolta o con veicoli immatricolati in uso terzi o in uso proprio quando l'attività di trasporto in quest'ultimo caso si appalesi a carattere strumentale rispetto all'attività principale del soggetto a cui nome il veicolo è immatricolato.

I veicoli immatricolati in uso terzi, come stabilito dal 5° comma del su citato articolo 82 possono essere utilizzati per il trasporto di persone sia in servizio di noleggio con conducente svolto con autobus o con autovetture, che in servizio da piazza (autovetture) o in servizio di linea (autobus).

Obbligo dei soggetti a cui è stata rilasciata la carta di circolazione di tali veicoli è quello di rispettarne la destinazione e l'uso indicato sulle stesse.

Per quel che concerne l'utilizzo delle autovetture adibite al servizio da piazza (taxi) l'articolo 86 del codice della strada rinvia alla specifica legge 15 gennaio 1992, n. 21, che regola la materia, sanzionando con il ritiro della carta di circolazione e della licenza chi non ottemperi alle norme in vigore e alle condizioni di esercizio previste dalla licenza.

Pertanto, un accordo finalizzato con gli esercenti il servizio taxi per assicurare il trasporto di una determinata categoria di persone di per sé solo non può essere considerato contrario alla disciplina prevista dalla citata legge n. 21/92 se il trasporto stesso dovesse essere effettuato secondo le modalità e le condizioni imposte dal titolo autorizzativo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Claudio Burlando.

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

il decreto attuativo riferentesi alla limitazione notturna degli aeroporti prevista dalla legge n. 447 del 1995 ad oggi non è stato ancora emanato;

esiste un carteggio tra il ministro interrogato ed il consorzio urbanistico volontario di Malpensa in base al quale al Cuv viene comunicato che l'aerostazione di Malpensa, insieme a quelle di Fiumicino e di Orio al Serio, sarebbe rimasta aperta alle attività notturne;

il ministro interrogato nella stessa missiva comunicava, per Malpensa, l'istituzione di una commissione di autorità locali che avrebbe vagliato il problema delle procedure antirumore e dei progetti volti a ridurre l'impatto di movimentazione aerea sul territorio circostante la stessa Malpensa;

il Cuv Malpensa esiste ed opera da anni con vigile ed attenta competenza sul territorio, interfacciandosi con le autorità aeroportuali e svolgendo un prezioso lavoro di coordinamento tra quelle che sono le istanze legittime dei cittadini, le istituzioni nazionali e gli operatori economici, ed è certamente soggetto tecnico-politico, in virtù della rappresentatività dei suoi componenti, in grado di valutare compiutamente le problematiche ambientali collegate a Malpensa 2000 —:

in base a quale disposto il Cuv di Malpensa, che è composto dagli amministratori locali dei comuni aeroportuali cui si fa riferimento, non viene considerato dal Ministro interrogato interlocutore tecnico-politico idoneo a discutere le problematiche esposte;

se il Ministro interrogato non ritenga che l'eventuale istituzione della summenzionata commissione altro non sia che un vistoso ed inutile doppione di cui nessuno, tanto più i cittadini interessati all'inquinamento acustico degli aerei, sente francamente il bisogno. (4-12649)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto concernente il decreto attuativo della legge 447 del 1995 si riferisce che lo stesso fissa le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeroporti civili nelle attività aeroportuali come definite all'articolo 3, comma 1 lettera m punto 3 della predetta legge. Tale decreto è stato firmato dai Ministri cointeressati (Ambiente-Trasporti e Aviazione Civile) e attualmente è in fase di pubblicazione.*

È prevista per ogni aeroporto l'istituzione di apposite Commissioni tecniche per la messa a punto di procedure antirumore e di tali commissioni fanno parte anche rappresentanti delle Autorità locali (Regione, Provincia e Comuni interessati).

In ordine alla rappresentatività del CUV di Malpensa, nell'ambito della Commissione di cui sopra, questo Ministero ritiene che i rappresentanti dei Comuni interessati, che partecipano di diritto ai lavori delle Commissioni per la messa a punto delle procedure antirumore, possono farsi carico di presentare le istanze del CUV stesso.

Relativamente all'equiparazione delle Commissioni istituite, catalogate dall'onorevole interrogante come vistoso ed inutile doppione del CUV, si sottolinea la professionalità che è richiesta ad ognuno degli appartenenti che vanno dal Direttore della Circostrizione Aeroportuale, da rappresentanti delle Regioni, Province e Comuni interessati, dal rappresentante dell'ARPA, dal rappresentante dell'Ente Nazionale di Assistenza al volo, dai rappresentanti dei vettori aerei e dalle Società di gestione aeroportuale, è decisamente elevata e tale comunque da garantire sulla effettiva tutela ambientale delle popolazioni esposte al rumore aeroportuale.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

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

la zona dei comuni di Trecate, Cerano e Romentino è già considerata a grave rischio ambientale;

la ditta Unibios Spa sta procedendo alla termodistruzione di rifiuti nonostante che le analisi effettuate dal laboratorio di Sanità pubblica di Novara ne abbia classificati i solventi esausti come rifiuti tossico-nocivi;

a seguito di quanto sopra, la regione Piemonte diffidava la ditta Unibios dal proseguimento dell'attività, anche perché l'impianto risulterebbe senza autorizzazione;

la normativa tecnica del Piano regolatore generale comunale, articolo 3, 4 e 5, prevede, in relazione all'evolversi di particolari situazioni, che possa essere imposto il trasferimento delle aziende individuate con il simbolo « R » (da ricollocare) con provvedimento d'urgenza, ammettendo solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria;

l'area di Trecate è inserita tra le aree « critiche ad elevata concentrazione di attività industriali », con le conseguenze di legge —:

quali provvedimenti abbia operato sulla regione Piemonte affinché venga bloccata l'attività di termodistruzione dei rifiuti;

se non intenda esprimere parere contrario alla realizzazione dell'impianto di termodistruzione nel luogo proposto dalla ditta Unibios (la pratica è pendente presso il Ministero dell'ambiente, Ufficio VIA, per ulteriori chiarimenti richiesti dalla regione Piemonte);

se non ritenga opportuno l'avvio immediato della procedura di rilocalizzazione dell'azienda Unibios. (4-00237)

RISPOSTA. — *L'atto di sindacato ispettivo in oggetto riguarda l'attività di smaltimento dei rifiuti svolta sul proprio stabilimento dall'Istituto Biologico Chemioterapico Spa Divisione Unibios, con sede in Trecate (No).*

Detto istituto ha ricevuto dalla competente amministrazione provinciale l'autorizzazione a svolgere attività di stoccaggio provvisorio di rifiuti speciali e

tossico nocivi prodotti ai sensi della legge della Regione Piemonte n. 31/1979 e successivamente ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 915/1982, in virtù di delibera della Giunta Provinciale del 22.6.1972, n. 782, con scadenza 21.6.1997.

Riferisce l'Amministrazione della Provincia di Novara che dalla documentazione conservata ai propri atti si desume che la società in questione ha presentato la comunicazione in base alle disposizioni in materia di riutilizzo residui per produzione di energia (combustione).

Risulta ancora che la Regione Piemonte ha rilasciato la propria autorizzazione all'esercizio del termodistruttore in materia di emissioni nell'atmosfera ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 203/1988 (delibera del 22.1.1996, n. 64.5432) con parere favorevole dell'azienda USL n. 13 di Novara e del Sindaco del Comune di Trecate.

Sulla scorta delle prescrizioni contenute nella detta autorizzazione, la Provincia di Novara ha comunicato di essere al momento in attesa di conoscere i risultati del controllo già effettuato dall'azienda regionale USL n. 13 di Novara al termine del previsto periodo di gestione controllata.

Ogni determinazione può essere assunta ed ogni provvedimento può essere adottato solo dopo che siano conosciuti gli esiti dei detti controlli.

Il Ministro dell'ambiente: Edo Ronchi.

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

il 25 maggio 1997 si svolgerà avanti il giudice per le indagini preliminari di Brindisi una udienza relativa all'indagine sull'incidente dell'11 aprile 1997 nel quale fu affondato un natante albanese con alcune decine di persone a bordo;

su alcuni quotidiani nazionali (segnatamente la Repubblica), in Italia ed Alba-

nia, si è proceduto a far pubblicare un'estesissima inserzione per notifiche formali che ben difficilmente potranno avere attenzione da qualcuno, stanti i fatti;

nella stessa pagina di *Repubblica* appaiono altre inserzioni dello stesso tribunale di Brindisi per altre comunicazioni formali a terzi;

il costo di queste inserzioni dovrebbe aver superato i cinquanta milioni di lire per la sola inserzione italiana;

in considerazione dello stato economico delle strutture giudiziarie, semmai, tali somme avrebbero potuto essere più utilmente destinate all'aiuto ai profughi —

se non ritenga opportuno invitare l'amministrazione giudiziaria — con iniziative di sua competenza — a forme più economiche di pubblicizzazione delle notizie, quando esse non siano indispensabili, semmai pubblicandole su giornali locali più interessati alle vicende e letti da persone presumibilmente più interessate ai fatti. (4-09969)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, sulla base delle informazioni acquisite presso la competente autorità giudiziaria, si comunica quanto segue.*

Il 28.3.1997, a seguito di collisione con la nave della Marina Militare italiana « Sibilla », si inabissò in Adriatico la motovedetta militare albanese « 405 ».

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, nel corso delle indagini di competenza sull'accaduto, ebbe dapprima a sequestrare e successivamente a dissequestrare la corvetta « Sibilla ».

Avverso tale dissequestro la difesa di alcuni naufraghi propose opposizione.

A seguito di tale iniziativa delle parti lese, si rendeva necessaria la fissazione di udienza in camera di consiglio, e la comunicazione agli interessati della data dell'udienza medesima (v. artt. 263, comma 5° e 127 C.P.P.).

Nell'espletare detti adempimenti è sorto il bisogno del ricorso alla pubblicità attraverso la stampa.

Molte delle parti offese risultavano, infatti, non identificate. Di qui la esigenza di notificare l'avviso nelle forme di cui all'articolo 155 C.P.P.

Per una adeguata pubblicità, essendo verosimile — anche se non assolutamente certo — che gli occupanti della motovedetta albanese fossero di nazionalità albanese, si è stimato necessario pubblicare l'avviso sul giornale « La Gazeta Shqipetare » — che sicuramente ha una limitata diffusione e altresì su un quotidiano italiano a diffusione su tutto il territorio nazionale (individuato in concreto nel giornale « la Repubblica »).

Il bisogno del ricorso ad un quotidiano italiano, dalle caratteristiche ora accennate, è nato:

a) *dalla assenza di poteri di intervento dell'Autorità Giudiziaria italiana nei confronti della stampa estera;*

b) *dalla assenza di elementi sui quali poggiare la certezza che sulla nave albanese vi fossero soltanto albanesi, e non anche extra-comunitari di altre nazionalità, o italiani desiderosi di raggiungere l'Italia dopo la situazione, oltremodo precaria per l'ordine pubblico, venutasi a creare in Albania nel marzo del corrente anno;*

c) *dalla mancanza di dati sulla diffusione in Italia ed in Albania della « Gazeta Shqipetare » (la cui edizione in Italia e pressoché sconosciuta nella stessa Puglia, nonostante la prossimità geografica all'Albania);*

d) *dalla constatazione che la Puglia è molto spesso solo una regione di transito di quanti, solitamente in maniera clandestina, giungono sul litorale salentino dall'Albania (con conseguente impossibilità di limitare efficacemente la pubblicità della camera di consiglio ai soli albanesi, o stranieri in genere, dimoranti o in transito in Puglia, attraverso il ricorso alla stampa locale);*

e) *dalla circostanza della presenza sulla vedetta albanese — secondo l'elenco dei*

naufraghi e dei dispersi informalmente fornito dall'Ambasciata albanese alla Prefettura di Brindisi — di interi nuclei familiari tra cui molte donne e bambini.

Ciò ha reso probabile l'intenzione di una parte di coloro che erano sulla nave albanese di raggiungere altri prossimi congiunti già residenti in Italia.

Tali circostanze hanno determinato l'opportunità di raggiungere attraverso la

stampa, le comunità albanesi in Italia utilizzando un quotidiano ad ampia diffusione.

L'ufficio giudiziario interessato ha pure rappresentato che la procedura in questione è stata utilizzata anche nell'ambito di altro procedimento, svoltosi a Livorno a seguito dell'affondamento della motonave Moby Prince.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Giovanni Maria Flick.