

**INTERPELLANZE URGENTI**  
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri degli affari esteri e dell'interno, per sapere — premesso che:

i flussi di stranieri illegali continuano ad interessare i confini italiani e rappresentano per l'ampiezza del fenomeno (alcune centinaia al giorno) non più un problema umanitario ma di sicurezza interna, di rispetto dell'Accordo di Schengen, di difesa e salvaguardia della legalità, e, soprattutto, sono sintomo da un lato della non volontà del Governo di affrontare in maniera più ferma l'emergenza creatasi, dall'altro del completo disinteresse dei Paesi stranieri coinvolti ad affrontare il problema attraverso controlli più severi sul loro territorio ed accollandosi gli oneri del rimpatrio di quei loro cittadini illegalmente presenti sul territorio italiano;

infatti, i rimpatri via aerea sono spesso a carico dello Stato italiano;

spesso le Ambasciate interessate non collaborano con le autorità italiane;

non è possibile risolvere il problema dei flussi migratori in Italia, che oramai si è cronicizzato, consentendo la permanenza dell'immigrato illegale *sine die*;

è possibile che molti cittadini stranieri illegali presenti sul territorio dello Stato italiano siano soggetti malavitosi che il Paese di origine preferisce non riconoscere e rimpatriare;

aziende dell'Italia del nord hanno investito capitali ingenti in molti Paesi che sono all'origine dei flussi migratori illegali —;

quali azioni diplomatiche abbia sino ad ora intrapreso con quegli Stati che sono maggiormente coinvolti nei flussi di immigrazione illegale;

quali siano i problemi che non permettono alle Autorità Italiane di rimpatriare con immediatezza quei cittadini stranieri illegali dei quali si conosce con certezza il Paese di origine;

quanto siano costati allo Stato italiano i rimpatri nel corso dell'anno 1997.

(2-01319)

« Comino, Calzavara ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e degli affari esteri, per sapere — premesso che:

l'immigrazione di clandestini provenienti dai paesi rivieraschi del Mediterraneo, diretti verso le coste meridionali dell'Italia ed in particolare verso l'isola di Lampedusa, alimentata sempre più da organizzazioni criminali e di mercanti di morte è ormai diventata un'emergenza esplosiva;

come pubblicato dalla stampa, in soli due giorni (25-26 luglio) sono scoppiate ben due rivolte nei centri di prima accoglienza allestiti a Lampedusa e ad Agrigento con gravi devastazioni e distruzioni all'interno dei centri;

più grave è quanto accaduto nel centro di accoglienza di Agrigento ove i clandestini hanno tentato la fuga aggredendo le forze dell'ordine costrette a chiedere rinforzi e riuscendo alla fine a riprendere faticosamente il controllo della situazione;

la rivolta è stata domata, dopo ben due ore ma si sono purtroppo registrati feriti sia tra gli immigrati che tra le forze dell'ordine;

inoltre, alcuni Governi europei hanno manifestato viva preoccupazione per l'emergenza clandestina, chiaramente gestita dal Governo italiano in maniera insufficiente;

anche il libero sindacato di polizia è intervenuto rilevando che le vigenti leggi italiane non scoraggiano i clandestini ma penalizzano solo le forze dell'ordine, co-

strette — come i fatti sopra denunciati dimostrano — a confrontarsi in duri scontri fisici con riottosi clandestini;

a ciò si aggiunge la legittima protesta delle collettività meridionali, ed in particolare di quelle insulari più direttamente e negativamente coinvolte dal fenomeno degli sbarchi clandestini, con ripercussioni penalizzanti nei flussi turistici;

per quanto sta accadendo, appare evidente che i ministeri competenti hanno sottovalutato l'evolversi dell'emergenza clandestini;

quanto oggetto della presente interpellanza solleva problematiche certamente di grande valenza umanitaria, che non può però essere disgiunto da altri aspetti non meno importanti quali quelli legati all'occupazione del Mezzogiorno, all'attività turistica, alla situazione sanitaria e all'ordine pubblico, eccetera —:

quali siano le cause della sottovalutazione dell'emergenza causata dai continui sbarchi di clandestini, soprattutto per quanto concerne l'aspetto logistico-operativo;

ogni utile notizia relativa ai gravi fatti accaduti a Lampedusa ed Agrigento e quali provvedimenti il Governo intenda prendere per evitare il ripetersi di gravi episodi come quelli indicati in premessa;

quali siano gli intendimenti del Governo per assicurare, con severe e appropriate misure, la tutela delle realtà locali italiane interessate dall'assalto degli immigrati clandestini;

se e quale condotta il Governo italiano intenda tenere nei confronti del Governo tunisino relativamente all'episodio in premessa specificato e al precedente comportamento tenuto dallo stesso Governo tunisino circa il problema degli immigrati clandestini;

se e come, comunque, il Governo intenda fermamente ed opportunamente intervenire presso i governi da cui parte l'immigrazione clandestina al fine di stron-

care un grave fenomeno che ha ormai assunto allarmanti proporzioni con conseguenze chiaramente devastanti.

(2-01321) « Marino, Aloï, Amato, Anedda, Armani, Armaroli, Ascierio, Baiamonte, Becchetti, Benedetti Valentini, Berruti, Berselli, Vincenzo Bianchi, Bono, Burani Procaccini, Cardiello, Carlesi, Nuccio Carrara, Colombini, Colucci, Conto, Conti, Crimi, d'Ippolito, de Ghislanzoni Cardoli, Delmastro delle Vedove, Di Nardo, Divella, Filocamo, Fino, Fiori, Foti, Franz, Gagliardi, Garra, Gasparri, Gazzilli, Alberto Giorgetti, Giuliano, Giudice, Gramazio, Iacobellis, Lo Presti, Losurdo, Malgieri, Manzione, Manzoni, Marengo, Marotta, Marras, Martinat, Massidda, Matteoli, Mazzocchi, Migliori, Miraglia del Giudice, Misuraca, Morselli, Napoli, Carlo Pace, Pampo, Paolone, Pecorella, Porcu, Proietti, Radice, Rallo, Rasi, Riccio, Saponara, Selva, Stagno d'Alcontres, Taborelli, Tarditi, Tatarella, Tortoli, Tremaglia, Tringali, Urbani, Vitali, Zacchera ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'ambiente e dell'interno con delega alla protezione civile, per sapere — premesso che:

Stromboli è la più settentrionale delle isole Eolie e presenta una superficie di soli 12.6 chilometri quadrati. Ginostra è un antico, piccolo villaggio ubicato sulla costa sud-occidentale dell'isola, quasi all'opposto dell'altro, più grande abitato, Stromboli;

Ginostra (trenta residenti, più trecento-cinquecento presenze estive) riceve i passeggeri di traghetti e aliscafi da Stromboli, Lipari, Milazzo e Napoli mediante un

servizio di « rollo »: una lancia a motore esce dal Pertuso, piccolissimo porticciolo naturale e trasborda i passeggeri alla e dalla motonave;

dal 1988 esiste un progetto della regione Sicilia, per un porto di quarta categoria in località Secche di Lazzaro, circa 1 chilometro in linea d'aria ad est del centro di Ginostra. A causa di tale distanza il progetto comporta, oltre alla costruzione di un pontile di 58 metri e di una piattaforma di attracco, entrambi in calcestruzzo ed ancorati su trentaquattro pilastri, la realizzazione di una strada lunga circa 1,5 chilometri e larga metri 2, con tornanti e piazzola di partenza;

tale progetto è stato subito avversato da alcuni residenti, da associazioni ambientaliste e da un gran numero di amici di Ginostra « storica », attratti dal fascino particolare di un bellissimo villaggio costiero in una natura incontaminata, senza strade carrozzabili e senza rumori, con trasporti ancora a dorso d'asino e con acqua piovana raccolta nelle cisterne: una qualità della vita rimasta unica nel Mediterraneo, capace di attrarre fortemente un turismo culturale ed ecocompatibile, e che andrebbe rispettata e conservata religiosamente;

l'inizio dei lavori del porticciolo a Lazzaro venne bloccato, nel 1991, con decreto del Ministro dell'ambiente a causa della mancanza di uno studio di valutazione dell'impatto ambientale redatto nei termini di legge. Di quel periodo sono anche le prese di posizione contrarie all'iniziativa da parte di numerosi esperti, di rappresentanti di organismi scientifici e di istituzioni;

il progetto è stato dapprima riproposto dalla regione Sicilia e dal comune di Lipari nell'ambito del piano regolatore dei porti ed è in corso un ulteriore tentativo attraverso la redazione del piano paesistico di Stromboli;

il Comune di Lipari ha recentemente riapprovato il progetto di approdo per

motonavi, in località Lazzaro, e della strada di collegamento fra l'approdo stesso e l'abitato di Ginostra;

presso il ministero dell'ambiente è in corso una procedura di V.I.A. relativa al progetto di approdo per mototraghetti in località Lazzaro;

tale procedura, di cui è stata data informazione attraverso pubblico avviso dal sindaco di Lipari pubblicato sulla stampa il 23 giugno 1998, riguarda il solo pontile d'attracco e una passerella di collegamento con l'isola;

l'attracco è anche motivato dai proponenti il progetto come opera necessaria per ragioni di pubblica incolumità e di protezione civile per consentire una rapida evacuazione della popolazione in caso di eruzione del vulcano;

la zona prevista per l'attracco dista dall'abitato di Ginostra oltre un chilometro ed è collegata ad esso con antico sentiero scosceso che sovrasta la falesia franato recentemente in alcuni tratti e già percorso dal fuoco durante l'incendio che ha investito l'isola con eccezione dell'abitato di Ginostra e dall'attuale porticciolo di Pertuso;

è stata recentemente autorizzata, ai fini di protezione civile, una superficie per l'atterraggio di elicotteri che sarà posta in costruzione nei prossimi mesi;

Stromboli è uno stratovulcano attivo di dimensioni simili a quelle dell'Etna: si erge per novecentoventiquattro metri fuori dal mare, ma la base del vulcano risulta almeno a 1.500 metri di profondità. Il vulcano (Neostromboli) è attivo da circa 2.000 anni, il chimismo è sostanzialmente basico, il magma resta fluido nel cratere e si ha la tipica attività di lancio di brandelli di lava e di blocchi, con intensa emissione fumarolica, oggi da tre piccoli crateri. Nel passato geologico (Paleostromboli) ha dato luogo sia ad imponenti manifestazioni effusive sia ad esplosioni, con eiezione di ceneri, lapilli e valanghe ardenti, le più pericolose, i cui depositi si rinvencono proprio nell'area delle Secche di Lazzaro

(Hornig-Kjarsgaard *et alii* 1993). Secondo tali autori le piroclastiti deposte a Secche di Lazzaro potrebbero non provenire dallo Stromboli ma da un cratere attualmente sottomarino, antistante le Secche;

un intenso parossismo esplosivo-effusivo avvenne nel 1930 ed è stato così descritto da Luongo *et alii* 1986: «Forti esplosioni. Formazione di una nube dell'altezza di 2.500 metri. Caduta di grossi blocchi su Ginostra. Formazione di 2 valanghe ardenti. Tre morti in seguito alle valanghe e 4 per l'acqua bollente. Flusso lavico continuo. Tsunami». Altre importanti eruzioni sono avvenute nel 1944, 1954, 1975, 1985, 1993;

poiché Ginostra sorge a poco più di 1 chilometro dal limite meridionale della Sciara del Fuoco e a poco più di 1,5 chilometri dalle bocche crateriche, il rischio vulcanico è elemento fondamentale di valutazione nei confronti di ogni progetto che possa comportare ulteriori presenze a Ginostra;

occorre evidenziare che, sotto il profilo della geologia ambientale, il rischio vulcanico è dato dal rapporto tra pericolosità e vulnerabilità antropica che si basa essenzialmente sul numero di persone presenti nell'area in pericolo;

l'instabilità dei versanti, determinata dalla situazione geologica del tratto costiero tra Ginostra e le Secche di Lazzaro risulta evidente, sia per il normale denudamento prodotto dall'erosione marina sia proprio per le numerose frane ivi presenti;

la roccia più comune è una lava basaltica nerastra, ben osservabile un po' ovunque ma in particolare a Ginostra e nel canalone del Vallone di Rina. Al di sopra del battente la costa si erge con notevolissimo angolo di pendio; più sopra, ove l'angolo diminuisce e dove è progettata la strada, la lava si è spesso alterata in un epiconglomerato a ciottoli di modeste dimensioni, molto instabile. Alternati alla lava sono presenti numerosi depositi piroclastici, dati da fenomenologie tipo valanga ardente, con livelli cineritici e pomicei, e

da argilliti cineriche giallastre conseguenti a colate di fango e cenere (*mudflow*). Tali depositi prevalgono verso le Secche di Lazzaro;

l'angolo di pendio è notevole soprattutto dopo Ginostra e nel tratto centrale della strada in progetto, mentre si attenua verso le Secche nel versante sopra la scarpata costiera basaltica, versante ove è progettata la strada, poiché lungo il mare l'angolo di pendio risulta notevolissimo;

i tratti franosi presenti sono almeno quattro: dovuti a fenomeni di crollo della falesia in lava basaltica, a causa di elevata fratturazione e di instabilità dei massi lavici, e dovuti a fenomeni di scivolamento di strati dai depositi argillosi-cineritici giallastri, leggermente inclinati verso mare, uno dei quali visibile in prossimità dell'approdo;

l'attuale sentiero storico che da secoli collega Ginostra a Secche di Lazzaro qualora venisse realizzata la strada di metri due di larghezza sarebbe distrutto;

il paesaggio vulcanico spettacolare sul Frontone e sui Vancori che incombono dall'alto; la bellissima sezione geologica laddove il sentiero taglia il Vallone di Rina, con colate di lava basaltica nera alternate a materiali piroelastici e di alterazione; la visione verso il mare di un tratto costiero ad alta energia, per la presenza di grandi massi neri di basalto perfettamente arrotondati; la tipica crosta ferruginosa di alterazione del basalto, lungo il sentiero, talvolta con eccezionali fenomeni di alveolizzazione dovuti all'azione dello *spray* marino; la tipica morfologia di lava a corde proprio nel mezzo del sentiero; la presenza di un filone che corre dall'alto del Frontone verso la costa e che passa sul sentiero; i fenomeni franosi di diversa origine, come precedentemente descritto, a Secche di Lazzaro, ove dovrebbero avvenire sbanamenti per la costruzione di una piazzola antistante l'approdo; la spettacolare sezione geologica con depositi piroclastici e colate di fango e ceneri; da Secche di Lazzaro, lo spettacolare panorama sui depositi piroclastici disposti a franapoggio

verso est, ossia verso Cugno Aghlastro; tali peculiari caratteri indicano che il sentiero storico in esame, non solo deve essere assolutamente conservato, ma valorizzato come primo sentiero geologico di Stromboli e delle isole Eolie;

la costruzione dell'approdo in progetto comporterebbe la grave manomissione di un gruppo di importanti geotopi presenti nel mare subito antistante la località Secche di Lazzaro, proprio accanto al sito dove andrebbe realizzato il pontile. A piccola profondità (tre-cinque metri) esistono almeno quattro rari archi naturali sottomarini, scavati nella roccia vulcanica da erosione marina e vento quando il mare si trovava ad un livello più basso dell'attuale, a causa sia delle ultime glaciazioni sia dei fenomeni di isostasia cui è andata soggetta l'isola. Tali archi marini risultano facilmente osservabili da qualsiasi bagnante con maschera e pinne e potrebbero costituire un ottimo finale subacqueo per il sentiero geologico prima proposto, con l'aiuto di apposito cartello esplicativo opportunamente ubicato prima dell'immersione —;

se il progetto sottoposto a Via sia comprensivo della strada di collegamento fra la località Lazzaro e l'abitato di Ginostra, essendo tale opera strettamente connessa e indispensabile per l'utilizzo e l'agibilità dell'approdo per mototraghetti, atteso che il progetto della strada già approvato dal comune di Lipari prevede un importo di lavori pari a 2.263.844.558 di lire e ha una sezione carrabile di due metri, con pavimentazione poggiate su sottofondo di cemento armato con canalizzazioni e muretti laterali ed è adatto alla circolazione di moto-api;

se non ritengano quindi necessario di dover disporre l'acquisizione del medesimo progetto di strada al fine di una sua valutazione contestuale con quella dell'approdo atteso che si tratta di opere funzionalmente connesse e reciprocamente necessarie;

se non ritengano quindi di dover valutare l'impatto che in località Lazzaro

provocano i tornanti della strada su un territorio fragile e di straordinaria qualità ambientale e sull'antichissimo tracciato del vecchio sentiero che sarebbe irrimediabilmente manomesso ed alterato;

se non ritengano quindi di dover valutare gli stessi presupposti su cui si basa il progetto di approdo, atteso che le esigenze di protezione civile sembrano essere state totalmente soddisfatte attraverso la piattaforma per elicotteri e da altre misure previste dal dipartimento competente, dimostrando così l'inconsistenza della motivazione a sostegno del progetto;

se non ritengano di dover valutare in connessione i rischi a cui sarebbe eventualmente sottoposta la popolazione se, in caso di evacuazione, essa dovesse celermente portarsi da Ginostra a Lazzaro, percorrendo una zona esposta alla caduta di massi eruttivi e di nubi di vapori roventi, atteso che trattasi di zona già investita da grandi incendi;

se non ritengano di dover acquisire in sede di V.I.A. il parere del competente dipartimento per la protezione civile al fine di valutare i rischi connessi al nuovo approdo e alla connessa strada;

se risulti che l'attracco al pontile di Lazzaro possa avvenire unicamente con il mare al traverso e quindi solo in condizioni di moto ventoso assai lieve, rendendo perciò inutilizzabile l'approdo per un consistente numero di giorni;

se non ritengano di dover valutare contestualmente le alterazioni che verrebbero determinate nell'ambiente ginostrese dalla introduzione dei veicoli a motore anche elettrici, resa possibile e consentita dalla realizzazione della strada di collegamento fra approdo di Lazzaro e l'abitato di Ginostra;

se le opere previste, strada e approdo, non siano in contrasto clamoroso con i severi vincoli previsti dalla istituita area protetta regionale e con quelli stabiliti dalla legge n. 431 del 1985;

se non ritengano prioritaria la massima tutela e protezione di un luogo straordinario e splendido;

se non ritengano in particolare di dover tutelare un paesaggio naturale e vulcanico unico al mondo, rimasto inalterato per secoli, nel quale anche le stesse antiche opere dell'uomo hanno un altissimo valore formale, paesaggistico e storico culturale, che verrebbe irrimediabilmente manomesso attraverso la realizzazione di opere che altererebbero non solo la morfologia e le caratteristiche dei luoghi, ma anche le modalità stesse della loro fruizione;

se non ritengano di dover impedire in particolare la realizzazione di opere che, per il solo aspetto geologico ed ambientale produrrebbero o sarebbero sottoposte all'aumento del rischio vulcanico, alla notevole instabilità dei versanti, comporterebbero la distruzione del prezioso sentiero storico-geologico attualmente esistente tra Ginostra e Secche di San Lazzaro e la manomissione di quattro archi naturali subacquei a piccola profondità a Secche di San Lazzaro;

se non ritengano che malgrado la nuova struttura di attracco possa da un lato venire oggi proposta come via di fuga, non sia invece prevedibile, sulla base di tante precedenti esperienze sulle coste italiane, che essa possa in futuro stimolare un aumento delle presenze, con conseguente aumento sia dalla vulnerabilità antropica che del rischio vulcanico, e se non sia questa una situazione assolutamente da evitare a Stromboli come al di sotto di tutti gli altri vulcani attivi in Italia;

se l'approdo in località Lazzaro risponda ad esigenze di protezione civile;

se la strada di collegamento tra Lazzaro e Ginostra risponda alle medesime esigenze di protezione civile;

se tali opere siano quindi state previste e progettate sulla base di richieste, indicazioni, proposte o necessità della medesima protezione civile;

se ritenga che sia agevole, rapido e privo di pericoli il tragitto lungo più di un chilometro da Ginostra a Lazzaro, anche nella nuova tipologia progettuale prevista, e se tale itinerario in caso di fuga esponga o meno i fuggitivi alla caduta di massi esplosi dal vulcano o a masse di vapori incandescenti;

quali siano i piani di intervento e di evacuazione predisposti in caso di calamità per Ginostra;

se gli incendi, che hanno già percorso il territorio fra Ginostra e Lazzaro siano o meno uno dei fattori di rischio in caso di rapido abbandono dell'abitato e se esistano pericoli specifici nel caso di fuga verso Lazzaro;

se sia compatibile con le esigenze di protezione civile e con i rischi derivanti dalla collocazione dell'abitato alle pendici di un vulcano attivo l'aumento della popolazione o se siano necessarie invece misure di contenimento e di limitazione all'accesso;

se non ritengano, qualora proprio venga ritenuto necessario per il futuro di Ginostra la costruzione di un attracco per traghetti e aliscafi, iniziativa che comunque farà perdere a Ginostra una parte del suo fascino e della sua attrattiva di villaggio antico e ormai unico nel Mediterraneo, che la sua ubicazione non possa essere prevista presso il Pertuso, ossia al centro di Ginostra. Le condizioni meteomarine, come affermato da un documento della « Siremar », e come appare chiaro osservando una semplice carta dell'isola, risultano simili e gli impatti geologico-ambientali risultano, come prima descritto, molto minori ed in particolare l'evacuazione in caso di esaltazione del pericolo vulcanico avverrebbe in tempi brevi e con minore rischio per le persone;

se non ritengano invece di dover vincolare all'immodificabilità assoluta ed alla più rigorosa tutela le zone minacciate dalle gravi manomissioni predette, in particolare il territorio che giunge fino alle secche di Lazzaro;

se non ritengano di dover riconoscere tutta l'isola di Stromboli come parco nazionale, al fine di consentire la tutela e la fruizione del più straordinario « laboratorio vulcanico » del nostro Paese;

se non ritengano di dover assumere iniziative volte all'inserimento di Stromboli

tra i beni mondiali elencati nella *World Heritage List*, dell'Onu.

(2-01324) « Paissan, Turrone, Scalia, Boato, Procacci, Leccese, Pecoraro Scanio, De Benetti, Cento, Gardiol, Dalla Chiesa, Galletti ».