

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

da una elaborazione di dati forniti dall'Istat, relativamente agli incidenti stradali del 1997, risulta che la tendenza nazionale dei sinistri, in calo negli anni precedenti, si è interrotta. I sinistri rilevati dalle forze dell'ordine sono 190.068 contro i precedenti 190.031. Il numero dei morti è passato da 6.193 del 1996 a 6.226 del 1997 con un aumento dello 0,5 per cento e la tendenza per l'anno in corso appare ulteriormente negativa;

la polizia stradale versa in una condizione di carenza di organico stimabile in circa 2.400 unità pari al 17 per cento di quello previsto e con punte del 40 per cento in alcune sedi del nord, con un costante calo anche nel biennio 1997-98 mentre, per contro, è dimostrato che ove si sono effettuati dei potenziamenti di uomini i sinistri sono immediatamente e immanabilmente calati in proporzione al maggior numero di pattuglie effettuate;

negli ultimi due anni, nelle autostrade, hanno perduto la vita ben sette operatori della polizia stradale oltre che per la pericolosità intrinseca del servizio anche per la mancata adozione di efficaci sistemi di sicurezza passivi (scarsa visibilità delle divise, mancanza di ulteriori dispositivi di segnalazione visiva sulle auto, eccetera) e per la scarsità delle squadre di pulizia e manutenzione con il compito di collaborare a fianco della pattuglia apponendo l'apposita segnaletica in prossimità dei sinistri;

il circuito autostradale rappresenta il 2 per cento dell'intera rete stradale del nostro paese mentre sembra assorbire circa il 50 per cento delle pattuglie della polizia stradale. Tale impegno non sembra

rapportato al numero dei sinistri la cui percentuale sulle autostrade non supererebbe il 10 per cento;

l'estate scorsa la situazione si è ulteriormente aggravata a seguito dell'emana-zione, da parte del dipartimento della pubblica sicurezza, di disposizioni che hanno previsto il concentramento delle pattuglie della polizia stradale sulle autostrade e in particolar modo nelle aree di servizio e parcheggio allo scopo di prevenire fenomeni di microcriminalità a danno degli utenti, distogliendole dalle statali e superstrade;

nel corso dell'anno si è tentato di dare attuazione ad un progetto finalizzato alla chiusura di numerosi uffici della polizia stradale dislocati in vari punti del territorio nazionale anche se ciò avrebbe comportato un ulteriore aggravamento della situazione appena descritta sulla viabilità ordinaria;

la polizia stradale effettua circa 40.000 scorte all'anno di cui 30.000 a carichi eccezionali e le rimanenti diecimila a manifestazioni sportive, opere d'arte e altro —;

se non ritenga opportuno intraprendere iniziative per la politica della sicurezza stradale con particolare riferimento a:

revisione dell'attuale organico della Polizia Stradale;

obbligo a carico delle imprese con attività nelle aree di servizio della rete autostradale di organizzare i servizi di vigilanza interni ed esterni a favore degli utenti per prevenire fenomeni di microcriminalità alla stregua di supermercati, istituti di credito, villaggi turistici, locali di pubblico spettacolo e altri;

maggior presenza della polizia stradale, ai fini di un più efficace controllo del territorio, sulla rete della viabilità ordinaria che rappresenta il 98 per cento dell'intera rete stradale italiana, attivando servizi specialistici e qualificati quali autovelox, etilometro, fonometro e altri;

revisione degli accordi con la società Autostrade al fine di garantire alle pattuglie della polizia stradale un migliore e più efficiente equipaggiamento delle auto e delle strutture assicurando la continua presenza sulla rete delle squadre di pulizia e manutenzione a fianco delle pattuglie per rendere più efficace e sicura l'attività sui sinistri;

gestione coordinata tra società Autostrade e polizia stradale dei pannelli luminosi (s.v.a.) posti agli ingressi delle autostrade, sui quali vengono segnalate le anomalie (incidenti, code e altro) sulla rete;

modifica dei parametri previsti dall'articolo 16 del reg. Cod. str. per la concessione della scorta tecnica, relativamente ai trasporti a carichi eccezionali, affinché un maggior numero di questi possa essere delegato alla competenza delle ditte private anziché delle pattuglie della Polizia Stradale alla stregua di quanto avviene nella maggior parte dei Paesi dell'Unione europea.

(2-01441) « Palma, Molinari Delbono ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, i Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle finanze, per sapere — premesso che:

il ministero dei trasporti e della navigazione — direzione generale del demanio e dei porti, con nota del direttore dottor Ciliberti del 16 dicembre 1996 ha posto la necessità di elaborare il *Master Plan* del porto di Gioia Tauro su richiesta della commissione dell'Unione europea — D.G. VII — pena la revoca dei finanziamenti concessi nel piano operativo di Gioia Tauro 1994/96 del Fesr;

la Presidenza del Consiglio di ministri con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del febbraio 1997 ha istituito il comitato di coordinamento per Gioia Tauro e ha nominato l'odierno interpellante,

coordinatore di detto comitato. Al comitato sono stati invitati a partecipare anche i rappresentanti degli enti locali, l'Asi della provincia di Reggio Calabria, gli operatori interessati. Alle riunioni ha sempre partecipato il prefetto di Reggio Calabria;

il ministero dei trasporti e della navigazione il 2 aprile 1997 istituisce il gruppo di lavoro per il *Master Plan*;

a Bruxelles, il 7 maggio 1997, vi è stato un incontro tra il Commissario U.E. Kinnoc, insieme ai Commissari Monti e Bonino e il sottosegretario *pro-tempore* per i problemi di sviluppo del porto di Gioia Tauro;

è stata presentata una prima Bozza (24 novembre 1997) delle linee guida del *Master Plan* presso la Presidenza del Consiglio in un incontro con il Presidente del Consiglio *pro-tempore* ed i suoi consiglieri economici;

a seguito dell'incontro è stata predisposta una seconda bozza del documento (1° dicembre 1997) con le integrazioni richieste. Sulla base di questo documento si sono aperte le consultazioni con le istituzioni e i soggetti sociali interessati, ai fini della raccolta di osservazioni e integrazioni del documento;

la presentazione della bozza di *Master Plan* è avvenuta in una conferenza stampa a Palazzo Chigi da parte del Presidente del Consiglio e del Sottosegretario *pro-tempore* ai trasporti e alla navigazione il 13 febbraio 1998;

vi è stato poi un incontro tra la D.G. VII Trasporti, e la D.G. XVI Politiche Regionali e la delegazione italiana;

il 5 marzo 1998 a seguito dell'incontro con la Commissione europea è stata avviata una fase di aggiornamento ed integrazione delle linee guida del *Master Plan*, ed in particolare è stato interessato il comitato di coordinamento, nella seduta dell'11 giugno 1998 per una ulteriore richiesta di proposte ed osservazioni in merito;

con decreto del Ministero dei trasporti sono stati nominati i commissari al porto di Gioia Tauro. L'autorità portuale dovrà elaborare il piano regolatore generale del porto di Gioia Tauro, con il parere tecnico della direzione generale opere marittime del Ministero dei lavori pubblici ai sensi della legge n. 84 del 1994 —:

quali siano oggi gli impegni del Governo per prevenire e bloccare infiltrazioni della mafia nelle attività interne al porto;

realizzare la « Zona Franca » non solo dentro il porto ma nell'intera area della Piana di Gioia Tauro; per valorizzare la collocazione strategica già assunta dal porto di Gioia Tauro come base logistica avanzata di rilievo internazionale; per utilizzare tali potenzialità positive al fine della promozione di nuove iniziative imprenditoriali e di nuove occasioni di lavoro in provincia di Reggio e in tutta la Calabria.

(2-01442)

« Soriero, Bova ».