

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

DE CESARIS e LENTI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito del comprensorio dell'Insugherata tra la Via Trionfale e la Cassia in Roma, insiste la Convenzione « Case e campi »;

l'atto di convenzione fu approvato dal Commissario straordinario Barbato nel 1992 e firmato il 16 giugno 1992;

il territorio su cui insiste la convenzione è vincolato ai sensi della legge n. 1497 del 1939;

da parte del consorzio « Case e campi », in assenza di risposta da parte della regione Lazio, fu chiesto il benessere ambientale al Ministro dei beni e le attività culturali;

il Comitato di settore per i beni ambientali e architettonici emise nella seduta del 31 maggio-1° giugno 1994 parere condizionato con invito a presentare un nuovo progetto che tenesse conto delle osservazioni e prescrizioni dallo stesso comitato formulate;

con decreto ministeriale 31 ottobre 1997 il ministero emise benessere ambientale sulla base dello stesso progetto già respinto dal Comitato di settore dello stesso ministero;

lo stesso ministero, verosimilmente anche a seguito di un esposto di associazioni ambientaliste, con atto in data 17 gennaio 1998 sospese l'efficacia del decreto ministeriale 31 ottobre 1997 relativo al benessere accordato con la singolare motivazione che l'Ufficio « non è in possesso della documentazione tecnico-progettuale di dettaglio, anche in relazione alla quale si era espresso il comitato di settore per i beni ambientali e architettonici »;

il consorzio « Case e campi » ha presentato ricorso al Tar del Lazio che ha sospeso il provvedimento di revoca del benessere, che avrebbe così riacquisito vigore;

parte della Convenzione ricade dentro il perimetro del Parco dell'Insugherata istituito dalla regione Lazio con legge regionale n. 29 del 1997 e che tutta la Convenzione ricade nel PTP Veio-Cesano approvato dalla regione Lazio con legge n. 24 del 1998;

dopo una complessa vicenda amministrativo-giudiziaria il Consorzio ha ripreso i lavori per le opere di urbanizzazione primaria in data 27 luglio 1998 e in data 25 ottobre 1998 modificando profondamente lo stato dei luoghi con alterazione delle quote altimetriche, la distruzione della flora e della fauna preesistenti, compresi alberi di alto fusto quali sugheri, pioppi e salici e con la distruzione del sistema idrico-naturale che fa capo allo storico Fosso dell'Acqua Traversa, iscritto nell'albo delle acque pubbliche e quindi tutelato in base alla « legge Galasso » per 150 metri da entrambe le sponde;

il territorio su cui insiste la Convenzione costituisce il naturale inizio della Valle del Parco dell'Insugherata e che la sua totale urbanizzazione, con edifici, strade e vasti parcheggi, può comportare, tenuto conto anche del forte acclivio e della natura incoerente del terreno sabbioso e argilloso, gravi rischi di dissesto idrografico e geologico —:

quali provvedimenti intendano adottare, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, per accertare se corrisponde al vero quanto esposto in premessa e quali siano stati i motivi che hanno determinato scelte urbanistiche, penalizzanti per la tutela dell'ambiente, dei beni culturali e dei beni ambientali all'interno del comprensorio naturale del Parco dell'Insugherata;

se, in particolare si sia provveduto a ricorrere al Consiglio di Stato avverso la decisione di sospensiva del Tar e se si intenda comunque provvedere alla revoca

definitiva del benessere ambientale accordato, come sopradetto, in contrasto con il parere del proprio Comitato di settore con modalità e in circostanze a dir poco discutibili e censurabili. (5-05694)

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

la legge 23 novembre 1998, n. 407 reca nuove norme a favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata;

Tale legge prevede notevoli benefici per le famiglie dei caduti del dovere, quali: la riliquidazione della cosiddetta « speciale elargizione » da 100 a 150 milioni di lire; la riserva di posti per l'assunzione ad ogni livello e qualifica anche per coloro che svolgono attività lavorativa; un assegno vitalizio di 500 mila lire mensili; un trattamento speciale di reversibilità esente dall'Irpef; l'indennità integrativa speciale anche a chi ne beneficia ad altro titolo; borse di studio per i figli;

tutto questo viene concesso per gli eventi verificatisi a decorrere dal 1° gennaio 1969 (articolo 5 della legge 407/98), e negato invece per gli eventi anteriori a tale data, ponendosi quindi in palese contrasto con quanto stabilito dalle legge n. 466 del 13 agosto del 1980, modificata e integrata agli articoli 5, 6 e 10 dalla legge n. 720 del 1981, che estende i benefici da essa previsti anche ai familiari degli appartenenti alle forze di polizia caduti nel periodo compreso tra il 1° gennaio 1961 e il 31 dicembre 1968;

tale iniquità, se non fosse corretta, finirebbe col creare vittime del dovere di serie A e vittime del dovere di serie B, come ad esempio il brigadiere della polizia di Stato Giovanni Mannu caduto a Nuoro nel 1967, la cui vedova, Liliana Pinna, rimarrebbe inspiegabilmente esclusa dai benefici previsti dalla legge n. 407 del 1998 —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per ovviare a questa grave lacuna

normativa contenuta nella legge n. 407 del 1998. (5-05695)

MARIO PEPE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il « condono edilizio » è regolato dall'articolo 39 della legge n. 724 del 23 dicembre 1994 (legge finanziaria) e il comma 1 di tale articolo è composto da ben sette periodi;

i primi due periodi individuano le due grandi categorie di immobili che possono essere oggetto di sanatoria edilizia; il secondo recita: « ...opere abusive che risultano ultimate... », mentre il secondo recita: « ...Le suddette disposizioni trovano altresì applicazione alle opere abusive realizzate nel termine di cui sopra... »;

queste due parole (ultimate e realizzate) stabiliscono due concetti molto diversi, in quanto mentre il primo periodo è tratto direttamente dall'articolo 31 della legge n. 47 del 1985, il secondo (quello che contiene le parole altresì e realizzate) è stato inserito proprio per evitare molti problemi causati da detto articolo 31, legge n. 47 del 1985, — la stessa Corte di cassazione si è più volte espressa in tal proposito — consentendo la sanatoria edilizia a quei fabbricati abusivi non ultimati, ma condonabili « fin dove essi sono stati realizzati »;

nelle circolari ministeriali emanate sulla scorta della legge n. 724 non vi è, purtroppo, traccia di questa distinzione, e tale situazione comporta che « il proprietario più furbo » che era riuscito a « gettare » il solaio di copertura, può accedere al condono edilizio, mentre il proprietario che aveva realizzato solo il solaio di sottotetto non può condonare il proprio fabbricato, soprattutto se, come si è verificato più volte, il provvedimento amministrativo di sospensione dei lavori è giunto proprio in fase di impostazione del solaio di copertura —:

quali iniziative intenda intraprendere — eventualmente riesaminando gli atti pre-

parativi della legge — affinché si possa avere conferma che la parola « realizzati » stabilisce che sono condonabili i fabbricati abusivi fin dove essi sono stati realizzati.
(5-05696)

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

nell'ottobre del 1998 il sottosegretario all'interno Nicola Sinisi rispose ad un'interrogazione parlamentare sul futuro dei controlli di polizia al Traforo del Monte Bianco dopo l'entrata in vigore degli accordi di Schengen;

accantonata per il momento l'ipotesi di un commissariato misto italo-francese, il Governo spiegava come per il Traforo del Monte Bianco fosse stata scelta una vigilanza dinamica, con uso di pattuglie sul territorio nella logica del « velo di sicurezza », previsto, per una vigilanza attiva lungo le frontiere interne, dalla convenzione attuativa degli accordi di Schengen;

queste assicurazioni rischiano di essere vanificate dalla recente decisione, all'inizio di quest'anno di ridurre drasticamente il personale di polizia in servizio al Traforo del Monte Bianco, essendo state trasferite 12 persone sull'organico di 36 persone e dunque attualmente sono in servizio un funzionario, quattro ispettori e 19 fra agenti e assistenti;

la riduzione del personale, tenute conto soprattutto le esigenze dei servizi fissi di piantonamento, impedisce di fatto quel controllo attivo preannunciato dal ministero e renderebbe problematico un intervento della polizia in caso di necessità; si pensi a questo proposito all'emergenza stranieri di fine anno, quando al Traforo del Monte Bianco sono state denunciate 169 persone irregolari e vi sono stati ben 323 riammissioni attive con la Francia, oltre che veri e propri arresti e sequestri di vettura; la polizia inoltre figura nel piano di protezione civile in caso di disastro all'interno del Traforo e da tempo è attiva contro la criminalità transfrontaliera e per attività di polizia giudiziaria in collaborazione con Francia e Svizzera; infine si

rammenta il ruolo di via internazionale del Traforo del Monte Bianco con problemi di ordine pubblico quali, più volte in passato, gli scioperi dei camionisti su un versante o su un altro —:

se non si ritenga opportuno fornire l'ufficio di polizia di frontiera di Entrèves dell'organico necessario per espletare realmente le funzioni assegnate e se non si ritenga opportuno, accantonata per ora l'idea di un commissariato misto italo-francese, di verificare l'opportunità di avere nella zona un posto fisso di polizia.
(5-05697)

CIAPUSCI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e del tesoro, bilancio e programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il mondo dell'autotrasporto italiano ha bisogno di una normativa trasparente, chiara e certa per poter far fronte in regime di libero mercato Unione europea, alla concorrenza soprattutto straniera con operatori con costi notevolmente più bassi di quelli nazionali, a tal scopo sono state emanate delle norme di ripiego alle a tacitare le richieste delle associazioni di categoria;

la legge n. 611 del 4 dicembre 1996, che convertiva il decreto-legge n. 517 del 4 ottobre 1996, recante interventi nel settore trasporti, dava la possibilità di usufruire di uno sconto sulle tariffe dei pedaggi autostradali alle aziende di autotrasporto di merci per conto di terzi: lo sconto veniva calcolato a scalare in aumento sull'importo totale delle fatture emesse dalle Società autostradali;

i provvedimenti emessi per il settore autotrasporto di merci per conto di terzi atti a diminuire i costi del transito degli autocarri sulle autostrade italiane del 1995 ad oggi sono i seguenti: 1) decreto-legge 18 settembre 1995, n. 387, convertito con legge 18 novembre 1995, n. 485 recante disposizione in materia di riduzione dei pedaggi autostradali. (Importo 10,5 miliardi, con periodo di validità dal 15 agosto al 31 dicembre 1995 in via sperimentale); 2) decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517,

convertito con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611 recante « Interventi nel settore dei trasporti ». (Importo 55 miliardi, con periodo di validità dal 1° febbraio al 31 dicembre 1996); 3) decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, convertito con modificazioni, dalla legge 5 marzo 1997, n. 38 recante « Interventi urgenti per il settore dell'autotrasporto ». (Importo 55 miliardi, con periodo di validità dal 10 gennaio al 31 dicembre 1997); 4) decreto-legge 27 maggio 1998, n. 158 convertito con modificazioni dalla legge 24 luglio 1998, n. 245 recante « Misure urgenti per l'autotrasporto ». (Importo 114 miliardi di cui il 90 per cento destinato alla sicurezza stradale);

per ultimo il decreto-legge n. 451 del 28 dicembre 1998 in conversione alla Camera dei deputati in questo momento con una dotazione finanziaria di 140 miliardi;

poiché gli sconti sono applicati alle aziende con percentuale crescente in maniera proporzionale al fatturato che le società autostradali emettono alle ditte stesse, le varie associazioni di categoria, onde permettere ai loro associati di godere del massimo beneficio, si sono attivate costituendo società collegate, tra queste la Fai Service S.c.a.r.l (Fai Service società cooperativa a responsabilità limitata) avente come oggetto sociale, tra l'altro, anche l'attività di autotrasporto di merce per conto di terzi, costituita il 19 febbraio 1996 a Milano;

risulta all'interrogante che: a) il 29 aprile 1996 con atto pubblico registrato a Milano la Fai Service S.c.a.r.l in seduta straordinaria si riuniva per deliberare: il trasferimento della sede sociale; l'integrazione dell'oggetto sociale inserendo l'attività di autotrasporto merci per conto terzi. Nel verbale della seduta figurano presenti n. 23 degli 88 soci; b) dalla visura camerale risulta che la Fai Service S.c.a.r.l, al primo punto, ha introdotto l'attività di autotrasporto di merci per conto terzi e nella stessa visura, più oltre, risulta ... « svolgere attività di spedizione così come regolate dall'articolo 1737 del codice civile la coo-

perativa non potrà in alcun caso svolgere l'attività prevista dall'articolo 1741 del codice civile (spedizioniere-vettore) ... »;

il ministero dei lavori pubblici, pur essendo stato avvertito preventivamente, ha deliberato su autocertificazione il rimborso in misura globale del fatturato Fai Service S.c.a.r.l erogando alla citata cooperativa un numero consistente di miliardi -:

ad avviso dell'interrogante l'atto costitutivo e lo Statuto della Fai Service S.c.a.r.l, non dovevano essere omologati perché illegittimi, in quanto il suo oggetto sociale è in netto contrasto nei due punti succitati e, qualora risulti tale, se la Fai Service S.c.a.r.l non abbia impropriamente richiesto ed ottenuto una indebita erogazione di fondi pubblici e, se questo non costituisca distoglimento di fondi pubblici a danno degli autotrasportatori di merci in conto di terzi;

se si ritenga possibile che il ministero dei lavori pubblici pur essendo avvertito nelle persone di due funzionari dirigenti, senza verifica alcuna, sulla base di autocertificazione, risarcisca alla Fai Service S.c.a.r.l, cooperativa con 88 soci al 29 aprile 1998 la somma di parecchi miliardi quale sconto spettante sui pedaggi autostradali;

se il ministero dei lavori pubblici abbia proceduto ad una verifica più dettagliata di come sono stati richiesti e risarciti i finanziamenti a disposizione con i provvedimenti di cui in premessa;

se tutti i finanziamenti siano stati distribuiti e in caso positivo, a chi siano stati erogati e come siano state valutate le procedure di controllo della veridicità dei documenti presentati dai richiedenti;

qualora non siano state predisposte procedure di controllo, se si abbia intenzione di erogare tutti i finanziamenti con la stessa metodologia;

se non si ritenga, alla luce di quanto sopra, che sia opportuna un'indagine conoscitiva onde evitare che si possono perpetrare truffe ai danni dello Stato, dei contribuenti e soprattutto degli autotrasportatori. (5-05698)