

485.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

| | PAG. | | PAG. | | |
|--|---------|---|-----------------------------|---------|-------|
| Mozione: | | Interrogazioni a risposta scritta: | | | |
| Cimadoro | 1-00349 | 22667 | Scalia | 4-22232 | 22677 |
| Risoluzione in Commissione: | | | Rossi Oreste | 4-22233 | 22677 |
| Chincarini | 7-00658 | 22668 | Rossi Oreste | 4-22234 | 22679 |
| Interpellanza: | | | Malgieri | 4-22235 | 22681 |
| Tassone | 2-01621 | 22669 | Malgieri | 4-22236 | 22681 |
| Interrogazioni a risposta orale: | | | Malgieri | 4-22237 | 22682 |
| Taradash | 3-03438 | 22670 | Cento | 4-22238 | 22682 |
| Turroni | 3-03439 | 22672 | Borghesio | 4-22239 | 22683 |
| Interrogazioni a risposta in Commissione: | | | Ascierto | 4-22240 | 22683 |
| Stagno d'Alcontres | 5-05794 | 22674 | Gramazio | 4-22241 | 22684 |
| Turroni | 5-05795 | 22674 | Gramazio | 4-22242 | 22684 |
| Tosolini | 5-05796 | 22674 | Malgieri | 4-22243 | 22685 |
| Fragalà | 5-05797 | 22675 | Gramazio | 4-22244 | 22685 |
| | | | Lo Presti | 4-22245 | 22686 |
| | | | Caveri | 4-22246 | 22687 |
| | | | <i>ERRATA CORRIGE</i> | | 22689 |

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

PAGINA BIANCA

MOZIONE

La Camera,

rilevando con soddisfazione che i negoziati intercorsi tra il Regno del Marocco ed il Fronte Polisario sotto l'egida dell'ONU sono sfociati nell'accordo di Houston con il quale si prevede lo svolgimento del *referendum* sul futuro del Sahara Occidentale,

impegna il Governo:

ad effettuare tutti gli adempimenti necessari volti a favorire un definitivo raggiungimento della pace anche sollecitando, in sede di Unione europea, l'adozione di una strategia comune con la nomina di un rappresentante speciale;

a predisporre gli aiuti necessari alla preparazione della consultazione referendaria e al trasferimento degli aventi diritto al voto nelle zone dove avranno luogo le votazioni.

(1-00349) « Cimadoro, Cavaliere, De Francis, Michelini, Peretti, D'Alia, Baiamonte, Manzione, Ostilio, Bagliani, Panetta, Chiappori, Frosio Roncalli, Baccini, Signorini, Angeloni, Calzavara, Follini, Garra, Tassone, Carmelo Carrara, Bampo, Galati, Lucchese, Berruti, Alessandro Rubino, Gastaldi, Scoca, Rossetto, Colletti, Mancuso, Matranga, Cavanna Scirea, Rizzi, Stucchi, Gambato, Gnaga, Deodato, Possa, Masiero, Fronzutti ».

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La IX Commissione,

ascoltate le comunicazioni del Governo circa le linee guida per il nuovo piano di impresa delle Ferrovie dello Stato, linee predisposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica;

ritenuto che il piano di impresa costituisce, per l'azienda ferroviaria, il presupposto per il risanamento e lo sviluppo dell'azienda medesima al fine di migliorare il servizio sia in termini di efficienza che di qualità, nonché per incrementare il traffico con particolare riguardo a quello merci;

considerato che il piano di impresa è strettamente correlato al contratto di programma e al contratto di servizio e pertanto ad una modifica del piano di impresa deve corrispondere una variazione dei due contratti richiamati;

valutato che in riferimento agli investimenti, per lo sviluppo economico e per l'integrazione europea, un ruolo più decisivo riveste il progetto di quadruplicamento veloce (o alta capacità), non solo all'interno del Paese ma anche di collegamento con le reti transeuropee;

preso atto che anche per quanto riguarda il settore dei trasporti il Governo dovrà tener fede agli impegni assunti a Kyoto in materia ambientale;

considerato che con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, è stata recepita la direttiva comunitaria 440 del 1991 e che le direttive

95/18/CE e 95/19/CE, complementari alla citata direttiva 440, ad oggi non sono state ancora recepite;

considerato che per il processo di integrazione tecnologica delle Ferrovie dello Stato nel sistema ferroviario europeo, è necessario assicurare adeguati livelli di sicurezza;

impegna il Governo:

a prevedere nel prossimo piano generale dei trasporti il riequilibrio modale e la realizzazione di un sistema integrato tra le diverse tipologie di trasporto, allo scopo di rispettare gli impegni assunti a Kyoto;

ad evitare, nel processo di divisionalizzazione delle Ferrovie, il cosiddetto «spacchettamento» del personale e dei mezzi, che si determinerebbe assegnando le risorse produttive, umane e materiali alle singole divisioni del trasporto passeggeri, trasporto merci e trasporto locale con conseguente aumento dei costi;

a verificare l'efficienza e la funzionalità del sistema Atc;

a prevedere, in particolare nel trasporto locale, oltre all'innovazione tecnologica, la revisione e l'integrazione delle mansioni del macchinista e del capotreno al fine di garantire una maggiore funzionalità, una maggiore sicurezza e una consistente riduzione dei costi di servizio;

a verificare se la struttura societaria da attuare al 1° gennaio 2000 sia conforme con le proposte di modifica alla direttiva n. 440 del 1991, elaborate da Bruxelles, le quali prevedono che le funzioni di regolazione del mercato siano indipendenti dalle imprese ferroviarie e le stesse funzioni siano affidate alla società infrastrutture.

(7-00658) « Chincarini, Bosco, Ciapusci ».

INTERPELLANZA

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della difesa, per sapere — premesso che:

i militari di leva, per una precisa disposizione di legge, debbono prestare servizio entro cento chilometri dalla sede di residenza, pur nel rispetto delle « esigenze di servizio »;

un uso strumentale e distorto del vincolo delle « esigenze di servizio », di per sé invocabile in via eccezionale, fa quasi totalmente disattendere questa norma, tanto da avvalorare la tesi d'una sussistenza solamente « propagandistica » di essa che, in tal modo, genera nei giovani aspettative inutili e sfiducia nelle istituzioni;

qualificati ufficiali superiori di Persomil (Direzione generale del personale militare), anche di fronte a richieste telefoniche di chiarimento, candidamente ed ironicamente ammettono infatti la natura « fasulla » di questa normativa, tanto che, anche in presenza di ricorsi al Tar, il

generale Gaeta sarebbe stato incaricato (non è chiaro da chi) di proporre appello al Consiglio di Stato per stroncare sul nascere ogni richiesta fondata su giustizia ed equità, con conseguenze facilmente intuibili per l'immagine delle Forze armate;

l'applicazione di molteplici « artifici » ed « aggiustamenti » interpretativi della norma in parola (messe in nota, militari resi « disponibili », « perequazioni », aggregazioni, assegnazioni a segreterie particolari ed enti particolari, e via dicendo) consente, in realtà, di favorire i soliti raccomandati in danno della trasparenza amministrativa —:

alla luce di quanto esposto quali provvedimenti intenda assumere nei confronti di chi ha responsabilità di Persomil anche per il comportamento che essi tengono nei confronti della collettività fornendo risposte in aperta violazione della norma che anzi, non è gestita con imparzialità e genera ulteriore sfiducia nelle istituzioni;

se intenda altresì proporre soluzioni più aderenti alle attese dei giovani verificando, specialmente dell'esercito, i criteri effettivamente utilizzate per le assegnazioni dei giovani di leva.

(2-01621)

« Tassone ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

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

il 10 febbraio 1999, nel corso del processo per l'omicidio di Marta Russo, con una dichiarazione spontanea resa davanti alla I Corte d'Assise, il signor Francesco Liparota, imputato per concorso nell'uccisione di Marta Russo, ha confermato e motivato la ritrattazione delle accuse nei confronti dei signori Giovanni Scattone e Salvatore Ferraro, imputati per l'omicidio della studentessa. In un primo momento infatti il Liparota aveva avvalorato la testimonianza della « super-teste » Gabriella Alletto, che ha dichiarato che il giorno dell'omicidio della studentessa aveva visto i due imputati nell'aula dell'istituto di filosofia del diritto, da cui secondo le tesi della pubblica accusa sarebbe partito lo sparo, i due imputati;

nel corso dell'udienza del 10 febbraio 1999 il signor Liparota, usciere dell'istituto di filosofia del diritto, ha dichiarato: « Non ho mai vissuto la scena raccontata da Gabriella Alletto e non sono mai stato nella stanza 6 assieme a lei, a Giovanni Scattone, a Salvatore Ferraro né tantomeno a Maria Chiara Lipari. Lo affermo con sicurezza », affermando che « da parte della pubblica accusa sono state formulate su questa vicenda ipotesi fantasiose e certamente errate. Nella mente dei pubblici ministeri ci sono solo illazioni che non rispondono al vero »;

il signor Liparota ha inoltre riferito che alcuni funzionari della questura di Roma, a suo dire, lo avrebbero maltrattato ed umiliato a più riprese, e, rivolgendosi al presidente della Corte, ha affermato: « io mi ero sentito privato della mia libertà non tanto quando sono andato in carcere, ma prima: ho subito interrogatori pressanti ero sorvegliato durante le pause, non ero libero di andare a mangiare. In questo

clima crescevano le mie angosce e le mie preoccupazioni. Psicologicamente ero a pezzi »;

l'imputato ha anche raccontato che « la sera del 14 giugno del 1997 il pubblico ministero Lasperanza mi raggiunse in questura e mi disse: 'Guardi, i giochi sono fatti, l'Alletto ha parlato, sappiamo che lei non ha sparato, ma deve confermarci tutto altrimenti va in galera » e egli gli replicò dicendo che la scena riferita dalla Alletto non apparteneva ai suoi ricordi;

in seguito, al Liparota fu notificato l'ordine di custodia cautelare per il reato di concorso in omicidio volontario, riguardo al quale egli ha rivelato nel corso dell'udienza: « in quel momento stavo impazzendo. Alcuni poliziotti ridevano. Io ero in crisi e leggendo l'ordinanza fui preso da non pochi dubbi circa le mie psicofacoltà di quel momento. In quei giorni stavo male e mi curavo prendendo dei farmaci e pensai forse che avevo assistito alla scena (del delitto, si intende) senza essermene accorto. Un poliziotto mi descrisse il carcere e disse quello che mi sarebbe toccato da detenuto. Mi dissero che sarei finito in carcere con altri due detenuti che avrebbero usato violenza contro di me. Provai del panico e decisi di confermare quanto raccontato dalla Alletto variando qualche piccolo particolare per essere più attendibile. Inventai di sana pianta la storia delle minacce fatte da Ferraro. Un poliziotto mi consigliò di segnare su un foglietto queste accuse che poi avrei dovuto riferire al gip. Il foglio mi fu sequestrato a Regina Coeli »;

il signor Liparota ha poi aggiunto che « la mattina del 15 giugno, quando ero già in carcere, fui assalito dai rimorsi e la notte fu la più brutta della mia vita. Decisi che al gip non avrei più ripetuto quelle falsità ma quando una guardia penitenziaria mi disse che sarei stato trasferito in cella con altri detenuti ebbi di nuovo paura e mi balenò l'idea di compiere un gesto disperato. Davanti al gip, il giorno dopo, in presenza dei miei avvocati tentai più volte di dire la verità, ma il giudice non mi stava a sentire. Il 16 giugno uscii dal carcere, a

casa confessai ai miei che aveva raccontato solo falsità e che avrei ritrattato tutto il giorno successivo andando in procura». Davanti al procuratore aggiunto Italo Ormanni infatti, il giorno successivo, ritrattò quanto dichiarato in quei giorni: « Il magistrato — ha concluso Liparota — mi trattò in modo molto freddo e mi mancò anche di rispetto perché disse: "Portatelo via, così la stanza si purifica" »;

il 16 settembre 1998, nell'aula della Camera dei deputati, il Presidente del consiglio dei ministri *pro tempore*, l'onorevole Romano Prodi, rispondendo ad un'interrogazione (Taradash-3-02841), relativa alle procedure seguite nell'interrogatorio della signora Gabriella Alletto dell'11 giugno 1997, ha dichiarato che « il ministro ed il Governo sono consapevoli del turbamento creato dall'episodio nell'opinione pubblica, anche per quanto si riferisce ai dubbi sulla correttezza formale e sostanziale delle condotte degli organi inquirenti. Posso assicurare che il ministro di grazia e giustizia valuterà le informazioni e la documentazione trasmesse con la massima attenzione ed assumerà con rapidità le sue determinazioni »;

in quella stessa circostanza, il Presidente del Consiglio dei ministri ha affermato: « La Costituzione prima ed il codice di procedura penale poi chiariscono che le dichiarazioni rilasciate da persone informate sui fatti — testimoni e imputati — devono essere frutto di una scelta libera, cosciente e volontaria del soggetto. Agli organi inquirenti è fatto divieto di usare metodi e tecniche suscettibili di condizionare sotto il profilo psicologico le condotte processuali, alterando le capacità mnemoniche e valutative, neutralizzando i meccanismi inibitori e comunque incidendo sotto il profilo della genuinità, della veridicità e della completezza sulle esperienze conoscitive del dichiarante. La Costituzione ed il codice di procedura penale contengono già l'esclusione di sistemi esaminatori che si rivelino tali da giungere a pregiudicare di fatto la possibilità di rendere dichiarazioni veramente libere,

coscienti e volontarie: in linea con questi criteri si muoverà il Ministro di grazia e giustizia, curando peraltro di non interferire con l'esercizio della giurisdizione in atto e nell'ambito esclusivo delle sue attribuzioni costituzionali »;

nell'interrogazione Taradash numero 3-02864, presentata il 18 settembre 1998, si chiedeva di accertare se nel corso dell'interrogatorio del signor Liparota, data la rilevanza delle dichiarazioni in esso contenute, gli inquirenti avessero agito in conformità con le disposizioni costituzionali e con le norme processuali vigenti, verificando altresì i motivi per i quali non fosse stata prodotta agli atti processuali la video-registrazione che era stata effettuata nel corso dell'interrogatorio;

molteplici elementi emersi nel processo, come le dichiarazioni rese il 10 febbraio 1999 dal signor Liparota, dimostrano come gli inquirenti nel corso delle indagini siano ripetutamente ricorsi a metodi di condizionamento della libertà e della volontà dei soggetti coinvolti, violando le norme costituzionali e procedurali vigenti, tanto da indurre i testimoni e gli indagati a rivelare fatti non corrispondenti al vero sulla base dei quali hanno arrestato i due imputati ancora oggi inammissibilmente privati della loro libertà;

le reiterate violazioni delle norme vigenti perpetrate dagli inquirenti, emerse nel corso del processo, hanno gravemente leso e tuttora ledono i diritti fondamentali dei soggetti coinvolti e hanno ritardato il regolare corso della giustizia —:

quali provvedimenti per quanto di sua competenza, intenda adottare al fine di verificare le violazioni contro la libertà e la dignità umana dei testimoni e degli imputati e di perseguire i responsabili di esse;

quali siano i motivi per i quali non abbia adottato alcun provvedimento al fine di pervenire all'accertamento di quelle violazioni, considerando gli ele-

menti emersi a più riprese nel corso del processo. (3-03438)

TURRONI e PROCACCI. — *Ai Ministri per le politiche agricole, dell'ambiente, della sanità e del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

vi è un fondato sospetto di grave inquinamento da *Saccharomyces cerevisiae* maloalcolico e malolattico transgenico nei mosti e nei vini del Sud Africa;

le gravi conseguenze tecnologiche che possono derivare dalla diffusione commerciale di *Saccharomyces cerevisiae* transgenici capaci di degradare totalmente l'acido malico dei mosti e dei vini, ottenuti presso l'Università di Stellenbosch, sono state sottolineate più volte, sia durante le assemblee generali di Cape Town e di Buenos Aires (Delfini, 1996, 1997, 1998; Zambonelli, 1997) sia durante i lavori del *Groupe d'Experts de Microbiologie du Vin* dell'OIV. Anche la delegazione francese dopo l'annuncio di van Fuuren di essere riuscito a trasferire i geni della maloalcolica da *Schizosaccharomyces pombe* nel lievito vinario, ha assunto una posizione ufficiale molto dura sull'argomento durante la sessione comune di lavoro dei gruppi di esperti a Cape Town (1996), concordando con la richiesta di una commissione di bioetica, con l'intento di promuovere un generale senso di responsabile prudenza, prima di correre il rischio di provocare una tragedia tecnologica di portata mondiale. Ciò consisterebbe nella distruzione totale dell'acido malico nei mosti e nei vini dell'Europa da parte di un lievito che, come previsto, si è già dimostrato essere molto resistente alle condizioni enologiche, di facile diffusione negli ambienti viticoli e difficile da combattere e da escludere con i mezzi di cui oggi si dispone;

inoltre, in una riunione informale prima dell'assemblea generale di Buenos Aires (dicembre 1997) i genetisti dell'INRA di Montpellier e quelli italiani hanno convenuto di esprimere comune preoccupa-

zione e senso di prudenza nell'impiego di tali lieviti transgenici, invitando ad attendere l'esito di studi che potessero prima stabilire il loro grado d'invasività ambientale, studi che sono già nell'ordine del giorno della prossima riunione di marzo 1999 del *Groupe d'Experts de Microbiologie du Vin* (OIV). Evidentemente tale invito non è stato ascoltato, né da parte delle autorità sudafricane né, soprattutto, da parte dei finanziatori che avevano profuso notevoli investimenti su un progetto che subito si rivelò improduttivo dopo le motivate opposizioni dell'OIV;

allo stato attuale le notizie confermerebbero l'avvenuta contaminazione di una trentina di cantine nella zona di Robertson durante la vendemmia 1997, mentre non si ha notizia dell'abbandono del progetto di diffusione di tali lieviti ricombinati per maloalcolica e malolattica, né dell'adozione di norme di prevenzione al fine di poter eliminare ogni possibile contaminazione ancora in atto;

se le informazioni di cui sopra dovessero trovare conferma, la situazione assumerebbe carattere di notevole gravità, sia per le conseguenze tecnologiche che possono derivare ai paesi che importano i prodotti enologici (mosti e vini) dal Sud Africa, sia per il fatto che un paese membro dell'OIV ha dato corso all'applicazione di una pratica enologica (uso di lieviti transgenici) ancora non ammessa dall'OIV stesso, proprio per gli elementi di pericolo di dispersione in tutti gli ambienti vitivinicoli del mondo che nella formulazione attuale essa contiene —:

se abbiano ricevuto le informazioni circa i fatti citati in premessa e se ritengano di doverle considerare con la massima attenzione e preoccupazione dati gli effetti devastanti che potrebbero determinarsi per la industria enologica italiana;

se non ritengano di dover procedere con urgenza a una oggettiva verifica, soprattutto al fine di poter acquisire elementi certi da portare a conoscenza, qualora lo si ritenesse opportuno, dell'Unione euro-

pea, dell'OMC e dell'OIV (del Gruppo di microbiologia in particolare), nella prossima riunione di marzo 1999;

se abbiano accertato l'entità, l'estensione, la localizzazione e la gravità della contaminazione e, in particolare, se la contaminazione che si è verificata nella zona di Robertson sia stata confinata, se si sia ripetuta l'anno successivo al primo manifestarsi;

quali interventi precauzionali si intendano richiedere al governo sudafricano per impedire una diffusione su scala mondiale del *Saccharomyces cerevisiae* maloalcolico e malolattico;

se il governo sudafricano abbia proceduto a impedire l'esportazione di materiale infetto dalla zona contaminata;

se non ritengano di dover informare ufficialmente dei fatti di cui si è a conoscenza il *Groupe d'Experts de Microbiologie du Vin* assumendo ogni opportuna iniziativa per acquisire ogni altro elemento dagli esperti sudafricani;

se non ritengano infine di sollevare il problema in sede comunitaria e quali azioni immediate intendano adottare per una adeguata azione preventiva contro la possibile contaminazione della nostra industria enologica. (3-03439)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

STAGNO D'ALCONTRES. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la specialità medicinale *Eutirox*, contenente l'ormone sintetico *levotiroxina*, è un farmaco salvavita, la cui somministrazione risulta indispensabile in caso di disfunzioni tiroidee, che colpiscono neonati, bambini e adolescenti, nonché per la lotta al tumore della tiroide;

Eutirox, prodotto e distribuito in Italia dalla azienda farmaceutica Bracco, è un farmaco inserito nella fascia «A», in commercio in due dosaggi, da 50 e da 100 mg, in confezioni da 50 compresse, per un costo rispettivamente di 5.600 e 5.900 lire, e non è sostituibile con altri prodotti;

da circa un anno, nella città e provincia di Messina, il farmaco in questione non viene distribuito in quantità sufficiente, tanto che le richieste del cinquanta per cento dei pazienti non riescono ad essere soddisfatte —:

se la distribuzione del prodotto medicinale *Eutirox* risulti inadeguata alle necessità della popolazione su tutto il territorio nazionale o solo nella città e provincia di Messina;

se tale situazione non sia dovuta ad un'insufficiente produzione del farmaco medesimo e se non intenda, in tal caso, intervenire perché siano aumentate le quote di produzione in atto e dirimere, dunque, qualsiasi dubbio in merito alle notizie secondo le quali la ditta Bracco mirerebbe, attraverso tale insufficiente produzione, ad ottenere dalla Commissione unica del farmaco una maggiorazione del prezzo di vendita di questo medicinale salvavita.

(5-05794)

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

quanto era stato previsto anni fa a proposito della politica delle ferrovie dello Stato si è puntualmente avverato: i treni *Eurostar* hanno sostituito gli *Intercity* con una maggiorazione dei costi a carico degli utenti che ha superato enormemente tutte le limitazioni imposte per contenere l'aumento dell'inflazione;

a fronte del modesto guadagno di tempo i viaggiatori sono obbligati a pagare, per prestazioni inesistenti, somme molto elevate, sia in prima sia in seconda classe;

in seconda classe pagando ben 26 mila lire di supplemento per la tratta Bologna-Roma si riceve in cambio, in un freddo polare, un disgustoso pacchetto di Dobletti al cacao Bistefani, senza neppure un bicchier d'acqua, perché, si dice, il treno non è in grado di caricare bevande per tutti i passeggeri —:

quali iniziative intenda assumere per limitare una politica delle ferrovie dello Stato che, usando artifici e facendo leva su modernizzazioni che sarebbero il minimo in un paese civile, spremono il contribuente senza offrire servizi degli di questo nome;

per quale motivo non vigili sulle condizioni di viaggio degli utenti costretti a sedere in carrozze gelide, disponendo se del caso ispezioni in ordine al rispetto delle condizioni del contratto di servizio;

se non intenda accertare la qualità dei cosiddetti servizi di bordo forniti da una società appaltatrice che non è in grado neppure di dare un bicchier d'acqua a tutti i passeggeri. (5-05795)

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

in data 26 novembre 1998 è stata avviata la piena operatività dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac);

in data 27 novembre 1998 il direttore generale dell'Enac, con lettera protocollo 98-27/DG sollecita il Ministro interrogato a provvedere a predisporre in modo conforme alle previsioni normative il decreto di nomina della Commissione prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto 31 ottobre 1997;

in data 9 febbraio 1999 il presidente dell'Enac, con lettera protocollo 35-99/PRE, informa il Ministro dell'ambiente di essere costretto a sollecitarlo nuovamente affinché provveda alla predisposizione, conformemente ai disposti di legge, del decreto di nomina della commissione su menzionata;

è da ritenersi gravissima, ancorché ingiustificata, l'inadempienza del Ministro interrogato -:

se non ritenga di dover adottare immediatamente il decreto di nomina della commissione di cui in premessa.

(5-05796)

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

il diffondersi nel settore del trasporto aereo del fenomeno dei cosiddetti *unruly passengers*, passeggeri che durante il volo esternano comportamenti di violenza o intolleranza nei confronti di altri passeggeri o di membri dell'equipaggio, desta seria preoccupazione negli operatori del settore per i danni che ne derivano sia sotto il profilo della sicurezza del volo e del singolo passeggero a bordo, sia sotto il profilo economico, facendo registrare alle linee aeree perdita di clientela e di immagine ed annullando i continui sforzi delle stesse compagnie di offrire, attraverso sempre nuovi studi di *marketing*, un miglioramento nella qualità dei servizi;

il fenomeno dei passeggeri che si rendono colpevoli di comportamenti ostili, aggressivi e addirittura violenti a

bordo di voli di linea in base a dati Ifalpa dal 1995 ad oggi è incrementato del 400 per cento e, se l'aumento del numero di persone trasportate continuerà secondo il *trend* previsto, i fenomeni comportamentali aggressivi aumenteranno entro brevissimo tempo di un ulteriore 50 per cento;

nonostante il fenomeno degli episodi di ostilità « a bordo » sia già stato più volte affrontato in sede di conferenze e seminari, non sono ancora state trovate risposte esaurienti in merito a quali siano i fattori economici, sociali, legali, che ne favoriscano l'insorgenza e non si è ancora riusciti a redigere una classificazione di tali comportamenti che possa favorire la creazione di una legislazione adeguata in materia;

in assenza di una normativa specifica in materia alcune linee aeree hanno provveduto a stilare delle « liste nere » di passeggeri già autori di atti di violenza durante il trasporto sui loro vettori ai quali precludere in futuro l'accesso ai voli della stessa compagnia;

altri fattori, quali la vendita di bevande alcoliche a bordo e l'assenza di una normativa che limiti il trasporto dei detenuti mettono in pericolo la sicurezza del volo aereo e quella degli stessi passeggeri;

negli Stati Uniti il problema è già stato oggetto di studio da parte di una commissione istituita *ad hoc* nel 1996 e presieduta dal vicepresidente Al Gore — la « White House Commission on Aviation Safety and Security » — che nella sua relazione finale prevede la necessità del coordinamento tra il dipartimento di trasporti ed il dipartimento di giustizia per assicurare che gli operatori del settore del trasporto aereo possano svolgere il proprio lavoro senza dover subire alcun tipo di interferenze da parte di passeggeri indisciplinati;

la British Airways — prima compagnia ad occuparsi concretamente del problema — ha in primo luogo redatto

una classificazione degli eventi « di disturbo » e successivamente ha tentato di affrontare concretamente il problema mediante l'istituzione di una commissione permanente di osservazione sul fenomeno, l'adozione di regolamenti interni e l'addestramento del personale di bordo alle tecniche del cosiddetto *conflict management* — tecniche finalizzate a trattare manifestazioni di ostilità mirando a ridurle progressivamente d'intensità fino ad esaurirle — ed a cooperare strettamente con gli organi di polizia; la stessa compagnia ha sollecitato ed ottenuto l'approvazione di norme e dilleghi a tutela della comunità viaggiante sulla base della codificazione del concetto del « mettere in pericolo » un aereo o chiunque si trovi a bordo ed, infine, ha offerto il supporto della compagnia ai fini del risarcimento a membri dell'equipaggio che siano stati oggetto di aggressioni mentre svolgevano il proprio lavoro a bordo —:

se siano informati della problematica di cui in premessa e quale sia allo stato attuale la situazione in Italia in merito;

se ed in quale misura sia data applicazione nel nostro Paese alla convenzione di Tokyo, sottoscritta dall'Italia nel 1963 con USA, Germania e numerosi altri paesi che al III capitolo (articoli 5, 6, 7) prevede di « dare facoltà al comandante del velivolo di ordinare l'immobilizzazione di chiunque possa o compromettere la sicurezza della spedizione o disturbare il buon ordine e la disciplina a bordo »;

quali opportune iniziative il Governo intenda assumere per arginare il dispiegarsi del fenomeno nel nostro Paese e quali misure intenda promuovere in campo internazionale per l'aggiornamento e l'uniformazione dei codici che regolano navigazione e trasporti, al fine di garantire ai cittadini la sicurezza del trasporto aereo. (5-05797)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

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

tra i beni demaniali messi all'asta dall'ufficio del territorio del ministero delle finanze di Latina figura al lotto n. 50 « Il Fortino o Batteria di Torre Moresca », una superficie di 900 mq scoperti, rudere di una fortificazione militare risalente al periodo napoleonico, situata sul mare a confine con il demanio marittimo, in zona Quarto Caldo (Parco del Circeo). Il prezzo base è di 200 milioni;

il bando di gara è stato spedito per raccomandata da Latina il 27 gennaio 1999, con relativo (e unico) manifesto affisso in comune il 30 gennaio 1999. I termini per la presentazione delle offerte scadranno il 19 febbraio, 1999;

la descrizione dell'immobile, nel bando, presenta errori e incongruenze;

l'area risulta di proprietà privata in seguito a passaggi documentati da regolari atti notarili. I cosiddetti proprietari non sono stati nemmeno avvertiti del procedimento con cui il Demanio intende riappropriarsi del bene per alienarlo;

dal canto suo il comune di Latina avrebbe intenzione (almeno dichiarata) di acquistarlo, ma i tempi tecnici sono estremamente ristretti, se non impossibili;

l'intendenza di finanza ha intenzione di sospendere la vendita, ma non risultano atti formali in tal senso;

l'intera zona (Quarto Caldo) è stata oggetto negli anni settanta di gravi interventi speculativi, e le mire dei costruttori non sono certo soppite —:

quali criteri di priorità segua il dipartimento del territorio nell'individuare i beni demaniali da alienare;

quali siano i motivi che hanno portato all'incongruenza dei dati (foglio e particelle errati, inesistente superficie coperta) e al fatto che la pratica non sia stata perfezionata;

quali siano gli elementi che hanno concorso alla valutazione dell'immobile, ricadente peraltro in zona vincolata del parco nazionale del Circeo;

se la pubblicità data localmente al bando e i tempi intercorrenti tra la pubblicazione del bando e il termine previsto per la presentazione delle offerte siano da considerarsi tali da garantire pari opportunità ai cittadini eventualmente interessati;

se non ritenga, qualora si manifesti la volontà dell'ente locale di acquisire un bene di interesse storico, che detto bene possa essere ceduto anche a titolo gratuito.
(4-22232)

ORESTE ROSSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

in data 15 ottobre 1997 la Presidenza del Consiglio dei ministri autorizzava l'avvocatura distrettuale dello Stato di Salerno a costituirsi parte civile per conto del ministero dei beni culturali e ambientali, nel procedimento penale n. 458/93 R.G. e n. 424/93 R.G. GIP, a seguito della demolizione e della ricostruzione *ex novo*, senza alcuna autorizzazione della competente sovrintendenza, del Palazzo ex seminario Mulini del Vescovo e Sala Pubblica dell'Università (dal 1639) ex caserma dei carabinieri (dal 1860) di Torre Orsaia (Salerno) non solo di alto valore storico, ma anche « antico e di pregio », facente parte degli edifici vescovili e baronali, (del 1301) sedi di numerosi vescovi e di ben 7 cardinali che ricoprirono incarichi di prestigio sia in Vaticano che a livello internazionale. (si vedano la lapide del cardinale Filippo Spinelli e notizie storiche);

all'udienza del 22 gennaio 1998 il tribunale di Vallo della Lucania dichiarava inammissibile la costituzione di parte civile del ministero dei beni e le attività culturali, perché « intervenuta successivamente alla formalità di costituzione delle parti, esauritasi nell'udienza del 16 ottobre 1997, dunque oltre il termine previsto dagli articoli 79 e 94 del codice di procedura penale, a pena di decadenza ed individuato nel compimento degli adempimenti di cui all'articolo 484 del codice di procedura penale » (si veda ordinanza tribunale Vallo della Lucania, udienza del 22 gennaio 1998, procedimento n. 274/96 R.G. tribunale);

è indubbio che la distruzione del predetto palazzo ex seminario (dal 1639) ed ex caserma dei carabinieri (dal 1860), di alto valore storico, ma anche « antico e di pregio », sottoposto a tutela in base agli articoli 1 e 4 della legge n. 1089/39, ha costituito un grave danno per il patrimonio dei beni storici, ambientali e culturali dello stato e non solo del Cilento e di Torre Orsaia, perché testimonianza, assieme con la torre campanaria e la chiesa di San Lorenzo, del Casale denominato *Terrae Turris Ursajae*, fondato dal vescovo Pagano nel 1301 (si vedano per documentazione storica, relazione tecnica ispettore centrale, arch. di Paola, n. 2114 del 13 giugno 1997);

i cittadini di Torre Orsaia si interrogano sui motivi per i quali l'Avvocatura dello Stato non si è presentata all'udienza del 16 ottobre 1997, pur essendo stata svolta l'istruttoria, come per prassi, per le vie brevi e chiedono che, indipendentemente dal procedimento penale, in atto, venga avviato un procedimento civile, per il risarcimento del danno, essendo indubbio, come detto innanzi, il grave danno arrecato alla collettività, consentendolo anche il nuovo codice di procedura penale;

i cittadini di Torre Orsaia si interrogano, inoltre, sui motivi per i quali, nonostante le circa venti note emanate dal Gabinetto dei Ministri e dalla 3^a divisione del ministero per i beni e le attività cul-

turali dal 1992 al 1998, e le numerose prescrizioni (circa 10) della Soprintendenza Baaas di Salerno e Avellino, dal 14 marzo 1989 al 1997, le predette prescrizioni non sono state osservate, come attesta l'ispettore centrale, architetto Roberto Di Paola, nella nota n. 21114 del 13 giugno 1997 - divisione ispettorato;

in occasione dell'imminente ultimazione dei lavori, poiché l'edificio ricostruito *ex novo*, attualmente, è completato all'esterno, (senza infissi), ed è allo stato di rustico all'interno, al fine di conservare alle future generazioni la memoria storica e sostanziare nuovamente « il pregio e l'antichità dello stesso » (attestati dall'Ispettore Centrale, architetto Di Paola nella predetta relazione), sarebbe opportuno riproporre gli elementi di seguito elencati: *a)* la ricollocazione del portale sulla facciata e dei gradini in pietra del portone. La relazione tecnica del più volte citato ispettore centrale, architetto Roberto Di Paola, recita: « Sarebbe da ultimo consigliabile una ordinanza previa diffida da parte della soprintendenza per la ricollocazione del portale sulla facciata, operazione da affidare almeno in questo caso a maestranze esperte di restauro (si vedano le note della Soprintendenza numeri 13189 del 5 maggio 1994 e 25610 dell'11 marzo 1997); *b)* « l'infisso in legno del portone dello stesso tipo e disegno di quello preesistente e quindi ad ante rettangolari con la parte superiore fissa a semicerchi, richiusa con una grata; le superfici esterne dell'infisso non saranno a legno naturale, ma smaltate con i colori preesistenti » (si veda la nota della Soprintendenza numero 13189 del 5 maggio 1994); *c)* la riduzione in pristino delle finestre, che vanno ristrette, (le attuali, infatti, risultano più larghe delle originarie), e vanno dotate di davanzali in pietra locale dello stesso tipo del portale. (Si veda il 4° punto della predetta relazione ispettiva che recita: « Le finestre infatti risultano più larghe ed i bancali sono stati realizzati con marmi e foggia moderna »); *d)* la sostituzione della soglia del balcone che affaccia sulla piazza, perché anch'essa è stata realizzata con marmi e foggia moderni, mentre la soglia originaria

era di pietra locale dello stesso tipo del portale; e) l'eliminazione del « corpo posteriore servizi » (si vedano il punto 5 della predetta relazione ispettiva e la succitata nota della Soprintendenza del 5 maggio 1994); f) la collocazione del piede in pietra del tondo che alle origini si trovava nella sala pubblica dell'università adibita, dopo il 1860, a quartiere della Guardia Nazionale. Attualmente detto piede trovasi nell'atrio del municipio di Torre Orsaia (si vedano notizie storiche e dizionario corografico dell'Italia a cura del professor Amato Amati) —:

quali siano i motivi per cui l'avvocatura dello Stato di Salerno non si è costituita parte civile, in tempo utile, all'udienza del 16 ottobre 1997, nonostante l'autorizzazione della Presidenza del Consiglio dei ministri del 15 ottobre 1997 e l'istruttoria per le vie brevi, e quali provvedimenti intendano adottare nei confronti dei responsabili;

se intendano intervenire presso la predetta avvocatura, affinché venga avviato, al più presto, il procedimento civile per il risarcimento del danno, previsto dalla legge, indipendentemente dal procedimento penale tuttora in corso, e se intendano intervenire presso la Soprintendenza per i Baaas di Salerno e Avellino, per ottemperare alle prescrizioni imposte ancora di possibile attuazione, affinché, come detto in premessa, vengano riproposti gli elementi necessari a ricordare alle future generazioni « l'antichità ed il pregio del Palazzo » demolito, testimonianza della fondazione di Torre Orsaia, avvenuta nel 1301 ad opera del Vescovo Pagano.

(4-22233)

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

vi è una grave situazione di rischio ambientale, relativamente alla discarica abusiva di rifiuti tossico-nocivi sita in Castellazzo Bormida (Alessandria) località Fallita, denominata « ex Barco », denunciata da una lettera del WWF;

il WWF si sta occupando della condizione in cui versa la discarica in oggetto, condizione da ritenersi allarmante; da una relazione tecnica della Regione e da numerosi sopralluoghi effettuati ha stabilito che nel 1985 vennero rinvenute in comune di Castellazzo Bormida da, nelle località Pulcionetta e Fallita due discariche abusive, considerate fra le maggiori mai individuate con circa 80 ettari di estensione. Mentre in località Pulcianetta furono rinvenuti solo rifiuti solidi urbani, in località Fallita vennero alla luce, oltre a questi, grandi quantità di rifiuti industriali e tossico-nocivi. La ditta Castalia, appaltatrice della bonifica, ha effettuato un'indagine nel sito, dalla quale risulta che l'area contaminata in regione Fallita è vastissima (circa 50 ettari), delimitata dai corsi d'acqua Bormido, Orba, e Rasio ed è in parte esondabile. Sondaggi geognostici hanno inoltre stabilito che lo strato argilloso a protezione della falda acquifera è discontinuo e quindi non garantisce l'impermeabilità. Notevoli quantità di rifiuti tossico-nocivi e industriali sono state sversate direttamente nel terreno o sopra cumuli di rifiuti solidi urbani;

risulta altresì all'interrogante che altri sono stati collocati in fusti, in parte interrati sotto il livello della falda acquifera. Alcuni rifiuti non sono stati identificati e la loro natura è tuttora ignota. Sono presenti vasti giacimenti di melme e fanghi acidi e si calcola vi siano enormi quantità di terreno contaminato. Il prato che copre attualmente la discarica è stato suddiviso topograficamente in settori di 100 metri per lato;

ad oggi, dopo circa 13 anni dal rinvenimento dei rifiuti, è stato terminato solo il primo lotto della bonifica con una spesa di circa 13 miliardi e mezzo che ha consentito lo smaltimento e la messa in sicurezza di una parte dei rifiuti. Un primo grandissimo rischio deriva quindi dal mancato completamento della discarica. Si stima vi siano ancora almeno 65.000 metri cubi di rifiuti pericolosi. Il trascorrere del tempo deteriora inesorabilmente i fusti così che i rifiuti si infiltreranno nel suolo,

insieme a quelli in giacimenti, contaminando la falda con danni irreparabili. Un rischio ancor più grave e immediato è dovuto alla presenza di emissioni gassose dai terreni contaminati;

il 13 ottobre 1998 — a quel che risulta all'interrogante — dei tecnici del WWF notavano colonne di fumo provenire dalla discarica. In seguito a sopralluogo effettuato con il supporto dei vigili del fuoco di Alessandria è stato appurato che il prato che copre la discarica presenta numerose voragini e gibbosità e che da queste attraverso fenditure del suolo, si liberano fumi e vapori. Si ritiene che questi siano originati da reazioni chimiche fra i rifiuti sepolti e che, raggiunta una pressione critica, sfiatino per ripresentarsi appena la pressione torna ad aumentare. I fumi emessi sono maleodoranti, soffocanti e incandescenti, tanto che cremano il terreno, la vegetazione e i rifiuti anche vetrosi nelle vicinanze. Sono state svolte una decina di ispezioni in giorni e condizioni atmosferiche diverse, riscontrando sempre il fenomeno soprattutto nei settori F,L,T,P ed M1 della discarica, settori nei quali è certo la presenza di fusti e sversamenti;

in alcune occasioni le emissioni di fumo sono state così abbondanti da richiedere l'uso della maschera anti-gas, in altre hanno formato una coltre che, piombata sulla provinciale Alessandria-Ovada, ha ostacolato la circolazione. Altre volte, sospinte dal vento in direzione di Alessandria, sono state avvertite nei quartieri periferici. Tale situazione genera un duplice rischio: i fumi, provenendo da reazione e combustione di rifiuti tossici, sono certamente carichi di sostanze nocive (es. diossine) che si liberano nell'aria e vengono respirate dalla popolazione. Un eventuale irrigidimento del suolo, indotto da gelate o altre cause, potrebbe ostacolare lo sfiato dei gas, provocando l'innalzamento della pressione nel sottosuolo oltre il livello critico, con esplosione ed emissione di nube tossica,

un ulteriore pericolo è costituito dal volume confinato realizzato dalla Castalia.

Il sarcofago è stato realizzato, in origine, secondo i crismi della maggior sicurezza. È stato corredato con canalette di guardia per l'allontanamento delle acque meteoriche, con pozzetti di intercettazione del percolato, con vasche per la raccolta del percolato, con sistemi anti-incendio, linee idriche, elettriche e telefoniche e da una fitta rete di piezometri, distribuiti in tutto il prato che copre la discarica. Sono inoltre stati realizzati uffici e locali per il personale tecnico e fari per l'illuminazione notturna. La Castalia raccomandava nella relazione di effettuare « operazioni elementari di gestione e monitoraggio, indispensabili fino a che l'aria non risulti completamente in sicurezza » e affermava che « il volume confinato necessita di una gestione del percolato e che occorre provvedere allo sfalcio dell'erba, in modo da garantire l'integrità del telo di copertura e la stabilità della scarpata »;

tuttavia esaminando le condizioni della discarica e del sarcofago risulta evidente lo stato di degrado e la mancanza di manutenzione. Gli uffici e i locali per il personale tecnico, che dovevano anche servire al completamento della bonifica e che sono di proprietà della regione Piemonte, sono in totale abbandono, sfasciati e depredati dai vandali. Alcuni *containers* di servizio sono addirittura stati sfondati e rovesciati. Ciò provoca un danno economico ingentissimo che ricade sui contribuenti. Le canalette per l'allontanamento delle acque meteoriche dal sarcofago non vengono ripulite e risultano invase da sterpaglie. I pozzetti al piede del sarcofago sono scoperchiati ed hanno sul fondo liquidi maleodoranti. Le vasche per il percolato contengono liquidi e, almeno a prima vista, pare non vengano affatto svuotate. Alcune condutture di collegamento risultano saltate. Altre vasche sono stracolme di liquido, del tutto aperte e per di più con un ciglio o rampa scoscesa. Seppure il pericolo di caduta sia segnalato da cartelli, non si può credere che essi bastino a dissuadere eventuali ragazzini che per gioco o curiosità possono inoltrarsi nella discarica e che potrebbero cadere nelle vasche o calarsi incoscientemente nei

pozzi, perendovi annegati. Sulla piazzola di servizio vi sono resti di piccoli edifici, probabilmente contenenti strumentazioni, dei quali rimangono solo ruderi delle fondamenta e cavi tranciati. Le tubature idriche risultano spaccate e con i tubi ossidati. Le bocchette anti-incendio sono sfondate e private degli idranti. I quadri elettrici sono circondati da sterpaglie e i fari di illuminazione sono disattivati. Il sarcofago ha recentemente subito un incendio che ha cremato alcune tubature di servizio, che potrebbe aver danneggiato il telo di dhpe e compromesso la stabilità del volume confinato, con rischio di infiltrazioni dei veleni nel suolo e di scivolamento della scarpata. I numerosissimi piezometri, presenti in tutto il prato, sono scoperti ed in essi si osservano grossi nidi di vespe, indice di un abbandono che dura da tempo —:

se da un lato la perdita delle apparecchiature (assai costose) causa un danno economico rilevantissimo, dall'altro vanifica ogni misura di sicurezza predisposta dalla Castalia. Con le apparecchiature di monitoraggio e i sistemi di emergenza potrebbe essere verificata l'esistenza degli effetti di incidenti di vario genere, quali perdite di teli di dhpe con percolazione dei veleni nel sottosuolo e nella falda, incendi, infiltrazione di acque piovane, generazione di volumi gassosi ad elevata pressione tali da causare l'esplosione del sarcofago, senza che alcuno possa avvedersene ed intervenire prevenendo un disastro;

quello che doveva essere un deposito « ultra » sicuro rischia di trasformarsi, per incuria, in una bara di veleni fuori da qualunque controllo;

nelle condizioni attuali la discarica è una bomba ecologica ancora innescata e pronta ad esplodere in qualunque momento;

il sito dista soltanto a 2,3 chilometri, in linea d'aria, dalla città di Alessandria;

se si intenda effettuare un'indagine urgente, possibilmente in collaborazione con la protezione civile, al fine di evitare una possibile catastrofe ecologica.

(4-22234)

MALGIERI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere:

quali siano i motivi che inducono da tempo la direzione della seconda divisione del ministero interrogato a negare il rilascio di copia di un documento, la prima richiesta del quale risale al 30 maggio 1995, al dottor Alfredo Mastrangelo, ex-dirigente di ruolo dello stesso ministero, che ne ha bisogno per scopi processuali;

per quale ragione l'atteggiamento preclusivo della predetta direzione sia stato avallato nel corso di questi anni prima dal direttore generale professor Salvatore Italia poi dal suo successore professor Giuseppe Proietti. (4-22235)

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

le rapine e gli atti di teppismo sui treni ai danni del personale ferroviario viaggiante diventano sempre più frequenti;

fra le tratte maggiormente prese di mira dai delinquenti figurano la Salerno-Caserta e la Salerno-Napoli-Roma, in particolare i treni provenienti dalla Sicilia, l'816 e l'810 diretti a Torino, l'854 e l'840 diretti a Milano, l'894 e l'896 diretti a Roma;

il personale di bordo dei suddetti convogli è stato ripetutamente minacciato dai malviventi, ma le segnalazioni fatte dagli interessati alle autorità competenti non hanno sortito alcun effetto —:

quali provvedimenti intendano adottare per porre fine all'insicurezza in cui sono costretti a viaggiare i passeggeri e per eliminare il disagio dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato sui treni citati. (4-22236)

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

l'organizzazione *Reporters sans frontières* ha reso noto che a Cuba sei giornalisti indipendenti sono stati arrestati tra il 18 e il 27 gennaio 1999;

sono finiti in carcere per reati di opinione Pedro Arguellas Moreu, Maria de los Angeles Gonzalez, Santiago Martinez Trujillo, Jesus Joel Diaz Hernandez, Angel Pablo Polanco, Nancy Sotolongo;

il giornalista Diaz Hernandez, che ha intrapreso lo sciopero della fame e della sete, dopo un processo alquanto sommario, è stato condannato a quattro anni di prigione per evidente violazione delle norme della morale —:

se non ritenga di esperire tutte le azioni possibili al fine di indurre il governo cubano a recedere dalla persecuzione contro gli oppositori;

se non ritenga di intervenire presso il Ministro degli affari esteri dell'Avana per saperne di più sulle condizioni dei prigionieri, facendo valere le aperture di credito fatte dal Governo italiano in favore del regime di Castro. (4-22237)

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

Rita Gucciardi è detenuta nella casa circondariale di Empoli con fine pena al 2007 per un cumulo pena di una serie di condanne per piccoli furti;

dall'età di circa dodici anni la Gucciardi fa uso di sostanze stupefacenti e principalmente di eroina e inizia il suo percorso con esperienze detentive prima nel carcere minorile e in seguito raggiunta la maggiore età in carcere;

nel 1985 a seguito di un controllo medico nel carcere minorile le viene diagnosticato il virus dell'Aids a cui la stessa non presta cura per mancanza assoluta di riferimenti;

nel 1995 la Gucciardi entra definitivamente in carcere con una situazione del virus Aids nello stadio di C 2, con varie malattie correlate all'immunodeficienza;

nel corso di questa ultima detenzione la Gucciardi frequenta i gruppi di sostegno in carcere della comunità terapeutica Villa Maraini fino ad ottenere la disponibilità all'accoglienza presso il centro clinico idoneo ad un'adeguata cura alla patologia H.I.V., inoltre segue in carcere svariati corsi di formazione per un suo reinserimento nella collettività;

nel marzo 1998 viene trasferita nel carcere di Empoli in regime di custodia attenuata;

attualmente quindi l'aggravamento della patologia è sotto il controllo dei medici del carcere di Empoli ma si alternano periodi di grande crisi psicofisica a periodi di apparente miglioramento;

la difesa ha cercato più volte di ottenere una riduzione della pena complessiva con istanze di applicazione del reato continuato, istanze che sono sempre state disattese nonostante il parere favorevole della procura della Repubblica, ed anche i tentativi di ottenere il differimento della pena o la detenzione domiciliare per motivi di salute non sono andati a buon fine, per questo motivo è stata presentata la richiesta di « grazia parziale » che permetterebbe alla Gucciardi di frequentare una comunità terapeutica a lei idonea, attraverso l'istituto dell'affidamento in prova ex articolo 94 del decreto del Presidente della Repubblica 309/90 —:

quali iniziative intenda intraprendere affinché l'istanza di « grazia parziale » presentata dalla difesa della signora Gucciardi sia presa in considerazione anche in relazione allo stato di salute della detenuta, alla sproporzione della pena in merito ai reati commessi, tenuto conto della situazione oggettiva in cui la Gucciardi viveva al momento dei fatti. (4-22238)

BORGHEZIO. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la decisione assunta dal comandante dei vigili urbani del comune di Torino di interrompere il servizio di prevenzione svolto dai vigili presso l'ufficio stranieri e nomadi del comune « poiché gli agenti sono esposti a possibili infezioni e malattie » pone con drammatica urgenza il problema della tutela e della prevenzione sanitaria delle categorie — *in primis* gli appartenenti alle varie forze dell'ordine — impegnate nei controlli sugli extracomunitari, spesso portatori di gravi malattie e specialmente di tubercolosi ed epatiti —:

se non si intenda predisporre un piano nazionale di prevenzione a tutela della salute di tutti coloro, ed in particolare degli appartenenti alle forze dell'ordine, che sono tenuti per motivi del loro ufficio alla vicinanza con extracomunitari possibili portatori di gravi malattie.

(4-22239)

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

la circolare del ministero dell'interno - dipartimento sicurezza n. 600/MOT. MF.501.6 del 1° dicembre 1994 ha modificato integralmente la normativa riguardante gli incidenti stradali con responsabilità a totale o parziale carico dell'autista dell'amministrazione; in base a tale circolare è stato demandato alle sezioni motorizzazioni, l'incarico di accertare preliminarmente il dolo o il grado di colpa del conducente, nonché di effettuare la segnalazione alla Corte dei conti per la rivalsa del danno provocato dal conducente stesso;

le « sezioni-motorizzazioni » provvedono ad effettuare sistematicamente le segnalazioni alla Corte dei conti dopo avere violato, nella sostanza, il dettato del punto 3.1 della richiamata circolare che così recita: « il responsabile della sezione motorizzazione provvederà a condurre un'inchiesta amministrativa sull'accaduto, rac-

cogliendo ogni elemento utile per l'accertamento — ovvero l'esclusione — della responsabilità amministrativa per dolo o per colpa grave nella condotta di guida del dipendente autista... »;

le sezioni motorizzazioni sistematicamente non tengono conto delle controdeduzioni dell'autista che ha provocato un incidente per cui non poche volte la dinamica non è inquadrata nella giusta dimensione con la conseguenza che qualsiasi grado di colpa viene catalogato come « grave »;

all'autista nella fase dell'inchiesta amministrativa non viene consentito di farsi assistere da un proprio perito o legale che potrebbe meglio concorrere all'individuazione obiettiva del grado di colpa o dell'entità della spesa occorrente per riparare il danno relativo all'incidente;

i danni vengono riparati per lo più presso autocentri di polizia i cui tecnici colgono l'occasione per provvedere a rimettere a nuovo le autovetture danneggiate presentando un conto che in realtà comprende anche oneri per l'eliminazione di altri danni preesistenti all'incidente;

il predetto comportamento genera casi in cui le sezioni di motorizzazione delle questure, nel compilare il modello 121 evidenziano danni inferiori a quelli riscontrati dagli autocentri di polizia che costituiscono poi il dato riferito alla Corte dei conti;

in generale, nel procedimento instaurato dalla magistratura contabile i malcapitati autisti si vedono costretti a rinunciare a qualsiasi difesa in quanto non sono nella condizione di potere sostenere, in caso di conferma del provvedimento, le spese legali che sono elevatissime;

se sia a conoscenza dell'esistenza di tali situazioni che, alla lunga, finiranno con il soffocare ogni aspirazione dei poliziotti ad essere destinati alla conduzione dei mezzi di servizio;

se non ritenga che tale situazione demotivi il conducente limitandolo nella

sua azione, immaginando, ad esempio, l'autista di una volante che nell'intervento in soccorso di un cittadino si preoccupi più del probabile incidente stradale e del rischio di avere addebitata l'autovettura che del reale pericolo di vita del cittadino stesso;

se non ritenga, al fine di sancire un principio e tutelare quanti prestano servizio alle volanti, nuclei scorta e commissariati di assumere provvedimenti volti: a) alla stipulazione, da parte dell'amministrazione, di una apposita polizza assicurativa finalizzata a coprire i rischi degli autisti del tipo Casco; b) ad estendere anche in favore degli autisti l'indennità di rischio prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 5 maggio 1975, così come stabilito per coloro che hanno responsabilità di maneggio valori e di cassa in quanto la specificità del servizio li può esporre a danni patrimoniali rilevanti; c) ad incrementare annualmente in base agli aumenti periodici degli indici Istat previsti l'indennità stessa al fine di renderla costantemente aderente al costo reale della vita.

(4-22240)

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

i conti delle Ferrovie dello Stato nel 1998 hanno subito un ulteriore peggioramento e ugualmente le previsioni di *budget* 1999 risultano già sfalsate da un eccesso imprevisto di costo del lavoro di circa 600 miliardi;

secondo le rilevazioni svolte dal reparto analisi e monitoraggio costo del lavoro delle Ferrovie dello Stato, di tali 600 miliardi ben 53 miliardi e 884 milioni sarebbero imputabili alle nuove assunzioni di dirigenti effettuate durante la gestione di Giancarlo Cimoli, il quale sta invece attribuendone la responsabilità a suoi collaboratori inferiori —:

se risultino corrispondere al vero i risultati delle rilevazioni effettuate dal re-

parto analisi e monitoraggio costo del lavoro delle Ferrovie dello Stato. (4-22241)

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

l'interrogante svolge da anni la funzione di attento lettore dei fatti gestionali che riguardano le Ferrovie dello Stato spa vale a dire la più grande azienda pubblica controllata dallo Stato italiano interamente finanziata con contribuzioni pubbliche prelevate a caro prezzo dalle tasche dei cittadini; in coerenza con ciò, l'interrogante ha avanzato innumerevoli atti di sindacato ispettivo, gran parte dei quali rimasta senza risposta, denunciando sprechi ed inefficienze gestionali che altro effetto non hanno che quello di aggravare il pauroso *deficit* ferroviario;

il presidente delle ferrovie dello Stato, professor Claudio Dematté, in una recente intervista al quotidiano *l'Unità* (5 febbraio 1999) ha correttamente ritenuto di dover rendere noto un dato sino ad ora sconosciuto, vale a dire che, dal 1993 ad oggi, si sono aperte 1450 indagini penali a carico delle Ferrovie dello Stato da parte dei tribunali ed altre 500 da parte di altre autorità —:

quali notizie — compatibilmente con il segreto disciplinato dall'articolo 114 del codice di procedura penale — sia in grado di fornire su tali procedimenti ed in particolare sui fatti per cui si procede, sulle persone a carico delle quali si sta indagando e se risulti che alcuni di tali procedimenti si siano conclusi e come;

in particolare, quanti e quali di tali procedimenti si siano conclusi con sentenza di condanna passata in giudicato;

quanti di essi riguardino fatti che sono stati oggetto di atti di sindacato ispettivo presentati dall'interrogante. (4-22242)

MALGIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per la solidarietà sociale.* — Per sapere — premesso che:

il signor Francesco Rio, abitante ad Olevano sul Tusciano (Salerno), in via Costa, padre di due minori portatori di *handicap*, Michele di anni tredici, completamente impossibilitato a camminare, e Carmen, affetta da una riduzione dell'ottanta per cento dell'attività motoria, è costretto a trasportare ogni giorno sulle spalle il figlio Michele per circa trecento metri dalla propria abitazione fino alla strada rotabile al fine di consentirgli la frequentazione della scuola;

la stradina che il signor Rio deve percorrere due volte al giorno, anche in presenza di forti intemperie, è ripida, scoscesa e dunque molto pericolosa: con il peso del figlio sulle spalle in alcuni giorni di inverno il percorso è addirittura proibitivo;

vani sono stati i tentativi del signor Rio di ottenere che l'amministrazione comunale di Olevano sul Tusciano completasse un breve tratto di strada che gli consentirebbe di raggiungere in automobile la via principale e dunque la scuola frequentata da Michele;

il sindaco ed alcuni funzionari comunali invece di rimuovere gli ostacoli che impediscono alla famiglia Rio una vita più serena in rapporto ai problemi derivanti dalla mancata deambulazione dei figli dando seguito alle richieste pressanti degli interessati circa il completamento del tratto di strada ricordato, hanno risposto sempre evasivamente;

della questione è stato da tempo informato il prefetto di Salerno, ma senza esiti positivi;

occorre risolvere il disagio della famiglia Rio, provvedendo a far completare il breve tratto di strada, e se, nel frattempo, non ritengano di interessare qualche associazione operante nel trasporto di disabili per permettere a Michele di continuare a frequentare la scuola;

occorre intervenire sulle autorità locali al fine di sensibilizzarle in merito alla vicenda in parola —:

quali iniziative intenda assumere a tutela dei portatori di *handicap* e affinché essi possano meglio integrarsi nell'ambito scolastico. (4-22243)

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

il quotidiano *Il sole 24 ore* del 9 febbraio 1999, in un significativo articolo dal titolo *Scozzesi in prima fila per i bus FS*, a firma del sempre informatissimo cronista Giorgio Santilli, annuncia con dovizia di particolari la decisione dell'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli di procedere alla privatizzazione della controllata Fs Sogin spa, vale a dire della più grande azienda italiana di trasporto passeggeri su gomma;

come se fosse una cosa normale, il cronista riferisce testualmente che l'intenzione delle ferrovie dello Stato sarebbe di non svolgere una gara formale per la cessione della propria partecipazione in Sogin, il che sembra, ad avviso dell'interrogante, assolutamente ingiustificato e, se corrispondente alla realtà dei fatti, contrario anche ai più elementari principi di trasparenza che dovrebbero presiedere alle procedure di dismissione di società pubbliche o controllate da aziende pubbliche come nel caso di specie;

come se non bastasse, l'articolo in questione riferisce che l'*advisor* scelto da Ferrovie dello Stato per seguire la procedura di vendita della Sogin sarebbe la Abn Ambro, vale a dire la nota banca d'affari anglosassone la cui filiale italiana è presieduta dal dottor Gilberto Gabrielli. E su questo non ci sarebbe nulla di strano, a parte la consueta mancanza di spiegazioni da parte delle Ferrovie dello Stato sui criteri in base ai quali vengono prescelti *advisors* e società di consulenza ai quali vengono poi liquidati lauti compensi. Tut-

tavia il dottor Gabrielli risulta essere anche consigliere di amministrazione proprio delle Ferrovie dello Stato per cui, senza riguardo per qualsiasi problema di conflitto di interessi, il medesimo si troverebbe nella circostanza ad essere nello stesso tempo amministratore della società pubblica conferente l'incarico e amministratore della banca privata che tale incarico dovrà eseguire percependone poi i relativi compensi;

l'articolo informa poi che i gruppi industriali interessati ad acquisire le azioni Sogin messe in vendita dalle Ferrovie dello Stato sono numerosi (si andrebbe dagli scozzesi della *Stagecoach* agli inglesi della *National Express* alle aziende italiane Sab del gruppo Pesenti e Viaggi e Turismo Mengozzi della Cofiri), mentre precedenti articoli pubblicati anche di recente dal quotidiano *La Repubblica* davano per scontata la vendita alla scozzese *Stagecoach* -:

se corrisponda a verità quanto riferito dal *Sole 24 ore* in merito alla decisione di Cimoli di non procedere alla vendita della Sogin a mezzo di asta pubblica;

se, in caso affermativo, ritengano conformi ai dettati normativi in materia di dismissione di aziende pubbliche tale decisione delle Ferrovie dello Stato;

se ritengano parimenti opportuno l'affidamento di contratti di consulenza o simili a società legate ad amministratori delle Ferrovie dello Stato;

se non ritengano di dover invitare i vertici ferroviari a sospendere le procedure in questione, in attesa del pronunciamento delle Camere sulle problematiche ferroviarie attualmente in corso di definizione;

se, come pure riportato dal quotidiano *La Repubblica*, risulti che, in vista della cessione della Sogin, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli abbia già disposto il trasferimento alle Ferrovie dello Stato di alcuni dirigenti della stessa Sogin tra i quali la responsabile della segreteria generale e la presidente della Sita Rom (le quali hanno

in passato avuto esperienze lavorative con l'attuale direttore relazioni esterne FS, Daniela Scurti) rilevando che, ove tale notizia corrispondesse al vero, il futuro acquirente della Sogin si vedrebbe attribuire l'ulteriore beneficio di non dover sostenere i costi dei relativi, profumatissimi stipendi. (4-22244)

LO PRESTI, FRAGALÀ e SIMEONE. —
Al Presidente del Consiglio dei ministri. —
Per sapere — premesso che:

in data 28 settembre 1998 alcune associazioni ambientaliste hanno proposto ricorso giurisdizionale davanti al Tar della Calabria contro il decreto n. 2226 del 15 giugno 1998, con cui l'Assessorato all'agricoltura e alle foreste della regione Sicilia aveva approvato — ai sensi della legge regionale n. 33 del 1997 — il calendario venatorio per la stagione 1998-1999;

in seguito alla rimessione degli atti, da parte del Tar della Calabria che aveva escluso la sussistenza di inderogabile urgenza di pronuncia cautelare, alla sezione di Palermo del Tribunale amministrativo regionale della Sicilia, e quest'ultimo, con ordinanza n. 1852/98 del 5-6 novembre 1998 ha respinto la richiesta di sospensione; in data 16 novembre 1998, le associazioni ambientaliste hanno nuovamente impugnato il medesimo atto davanti alla sezione di Catania del Tar deducendo la pretesa incostituzionalità della legge regionale n. 33 del 1997;

con istanza del 1° dicembre 1998, protocollo 13183, la competente avvocatura distrettuale ha richiesto l'adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 32, comma II della legge n. 1034 del 1971, chiedendo l'immediata trasmissione degli atti alla competente sede di Palermo, ma l'istanza non è stata esaminata e la segreteria della sezione catanese del Tar, su sollecitazione della difesa dell'amministrazione, ha comunicato che il presidente della terza sezione avrebbe deliberato sulla stessa solo dopo la conclusione della fase cautelare;

il 14 dicembre 1998 è stata fissata la camera di consiglio per la trattazione della sola richiesta di sospensione del calendario venatorio e, con procedura assolutamente inusuale, l'ordinanza di sospensione emessa è stata depositata in segreteria alle ore 12 del 23 dicembre 1998, ovvero ben sette giorni dopo l'adozione della stessa, non senza che, tuttavia, la stampa ne fosse informata con inusuale tempestività ed ancor prima dell'assessorato all'agricoltura e delle foreste (parte in giudizio), come dimostrato dal comunicato diffuso dall'agenzia Ansa lo stesso 23 dicembre su informativa delle stesse associazioni ambientaliste;

l'ordinanza di sospensione del calendario venatorio è stata emessa prima del deposito dell'ordinanza di remissione alla Corte costituzionale che ne rappresentava il dichiarato presupposto;

l'ordinanza con cui è stata accordata la sospensione « provvisoria e temporanea » degli atti, in attesa della disamina della questione di legittimità costituzionale autonomamente sollevata, è stata poi annullata con ordinanza n. 33 del 1999, del consiglio di giustizia amministrativa della regione Sicilia, nella considerazione che presupposto inderogabile del giudizio fosse stato, indebitamente, la disapplicazione della normativa vigente per presunto contrasto con norme costituzionali;

già in occasione della pubblicazione del calendario venatorio relativo alla stagione venatoria decorsa (1997-1998) le medesime associazioni avevano proposto alla sezione catanese del Tar della Sicilia identica censura di incostituzionalità e l'ordinanza di sospensione, emessa da detto Tar era stata successivamente annullata con motivazione identica dal Consiglio di giustizia amministrativa della regione Sicilia —:

i contenuti dell'ordinanza del dicembre 1997 erano stati comunicati all'assessore all'agricoltura e delle foreste prima ancora dell'effettivo deposito e comunque prima che vi provvedesse la segreteria con fax n. 10787 del 6 dicembre 1997, a firma

del presidente della III sezione « ai fini delle doverose comunicazioni ai soggetti preposti alla vigilanza venatoria a norma degli articoli 27 e sg., legge 11 febbraio 1992, n. 157 »;

non si può fare a meno di evidenziare le singolari modalità e, in particolar modo, i ritardi, con i quali, nell'uno e nell'altro caso, si è data conoscenza dei provvedimenti cautelari, giacché, specie nel giudizio relativo alla stagione venatoria 1998-1999 la scelta di provvedere al deposito tardivo del provvedimento ha inciso in maniera determinante sulla stessa possibilità dell'amministrazione di proporre appello con richiesta di anticipazione della trattazione, stante l'urgenza, in considerazione del fatto che il periodo delle festività natalizie 1997 e 1998 costituivano, per il mondo venatorio, momento preminente di esercizio della caccia —:

se non ravvisi nel comportamento del presidente della sezione III, e specificatamente in relazione al mancato deposito — contestualmente all'ordinanza di sospensione del calendario venatorio 1998-1999 — dell'ordinanza di remissione alla Corte costituzionale che ne rappresentava dichiarato presupposto, al ritardato esame della richiesta da parte dell'avvocatura distrettuale di Catania di trasmissione degli atti alla sede di Palermo ed al ritardato deposito dell'ordinanza cautelare, un comportamento quantomeno inusuale e se non rinviengano elementi idonei a ritenere l'assenza di una serena posizione di terzietà da parte del presidente sulle posizioni delle parti;

se non riscontri elementi sufficienti a sostenere la necessità di una verifica ispettiva sul funzionamento dell'intera III sezione della sede catanese del Tar della Sicilia. (4-22245)

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

per ragioni storiche, legate all'evoluzione del volo aereo sin da epoca pionie-

ristica, la zona del Monte Bianco — con il massiccio che contiene anche la vetta più alta d'Europa — è un punto di riferimento geografico che è rimasto tale dal tempo del volo a vista sino alle attuali sofisticate tecniche di radioassistenza per gli aerei, che consentono notevole sicurezza e gran precisione;

questo significa che il sorvolo della Valle d'Aosta rappresenta una costante per molte rotte aeree e l'incremento del numero di aeromobili che sorvolano quotidianamente la Valle (la stima è di circa 350 velivoli che attraversano complessivamente lo spazio aereo della regione nel corso delle 24 ore con numeri maggiori nel caso di eventi bellici, come la guerra del Golfo) è dovuto all'enorme crescita del traffico aereo lungo i diversi assi europei e mondiali e anche, in parte, alla vicinanza di importanti aeroporti, quali Malpensa, Linate, Bergamo, Caselle, Ginevra e Lione;

questa grande concentrazione di sorvoli ha evidenti ricadute sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico e acustico per la piccola regione e vi sono « punte » di traffico che risultano eccessive rispetto ad un elementare rapporto fra numero di aerei in volo per chilometro quadrato, che rischiano di far assomigliare la Valle a congestionate aree limitrofe ai grandi aeroporti e ciò contrasta con la locale vocazione turistica, crea preoccupazione per la popolazione residente visti i problemi ambientali al suolo che possono derivare dagli scarichi dei residui di combustione di tanti velivoli e vi sono infine (come segnalato nella precedente interrogazione 5-04763 del 30 giugno 1998, cui non è stata data risposta, conformemente alla scarsa disponibilità manifestata da parte delle autorità preposte) problemi legati alla sicurezza di chi sceglie la Valle per effettuare il « volo a vela »;

considerate le difficoltà di alzare le quote minime di sorvolo per gli aerei in partenza dalla Malpensa, che rappresentano uno dei « prezzi » che la Valle si trova a pagare dopo la valorizzazione dello scalo lombardo, è opportuno riflettere su di un

parziale spostamento del traffico aereo grazie ad una modifica delle aerovie che la sovrastano e la attraversano;

l'aerovia che da Saronno va a Passeiry in Francia effettua una deviazione per passare esattamente sul punto di riporto detto Banko (vale a dire Monte Bianco), dove cambia denominazione da B4 a B37, tagliando così per lungo l'intera Valle d'Aosta, mentre un eventuale tracciato congiungente, senza deviazioni, Saronno con Passeiry consentirebbe di stare più a nord, interessando solo marginalmente la zona nord-est della Valle;

si tratterebbe poi di ridefinire i percorsi dei veivoli che, partendo da Malpensa, si dirigono verso ovest e che attualmente seguono o la rotta Romagnano, Biella, Aosta o si spingono, se si tratta di aerei più pesanti, sin quasi a Caselle (D17 BLA) per poi virare verso Aosta e quindi proseguire, a seconda delle rotte, verso Passeiry in Francia o per St. Prex in Svizzera. Per evitare il sorvolo di Aosta, di buona parte della Valle e soprattutto per consentire di liberare gran parte del cielo della regione almeno sino al livello di volo 300 (9000 metri circa), bisognerebbe, almeno per un certo numero di veivoli, una volta raggiunta Biella, instradare gli aerei, a seconda delle destinazioni, o per Adiso (Gran Paradiso) dove si immetterebbe sull'aerovia A1 o per il punto Cervi (Cervino) sull'aerovia B372 o per Biban sull'aerovia L612;

è certo che la ristrutturazione, pur parziale, di un sistema di aerovie, che non toccherebbe, come si osservava precedentemente, altri sorvoli svolti invece ad alta quota, richiederebbe la soluzione di problemi legati ad accordi internazionali e progettazioni e realizzazioni che potrebbero scontrarsi con abitudini e scelte già effettuate da tempo, trovando perciò una comprensibile resistenza al cambiamento;

quanto sopra segnalato dovrebbe almeno servire ad accelerare l'obbligo di ottemperanza dei vettori di aerei dotati di motori turbofan al rispetto dei requisiti più restrittivi sul rumore, disposti dall'Icao nell'annesso 16 - volume I;

bisognerebbe emanare disposizioni per tassare differenziatamente l'atterraggio degli aeroplani, in relazione al tasso di inquinamento gassoso dei motori, premiando (con tassazione più bassa) i motori ad elevato rapporto di diluizione e penalizzando fortemente (con tassazione rapidamente progressiva) i motori a basso rapporto di diluizione. Al riguardo, le disposizioni in vigore dal 1° settembre 1997 sull'aeroporto di Zurigo possono essere di valido esempio. I motori a reazione ed i turbomotori sono raggruppati in 5 classi differenti, ai fini della tassazione del velivolo sul quale sono imbarcati;

sarebbe necessario impegnarsi, a livello europeo, per il varo di disposizioni comunitarie atte ad incentivare l'utilizzo di aeromobili dotati di motori turbofan ad elevato rapporto di diluizione (che sono anche i più silenziosi) per giungere ad una dismissione degli aeromobili inquinanti e rumorosi —:

quali siano le dettagliate valutazioni tecniche del Governo rispetto alle considerazioni svolte in premessa, quali le considerazioni rispetto agli svantaggi prospettati per la Valle d'Aosta a causa della gran concentrazione di sorvoli aerei e quali

siano le procedure più opportune e gli accordi necessari per giungere ad una ragionevole soluzione che renda più equilibrato l'attuale sistema del traffico aereo attraverso le Alpi;

quali iniziative anche di carattere normativo intenda assumere affinché i mezzi aerei siano meno inquinanti e meno rumorosi. (4-22246)

ERRATA CORRIGE

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta dell'11 febbraio 1999, a pagina 22618, seconda colonna (interrogazione De Cesaris ed altri n. 4-22176), alla trentunesima riga deve leggersi: « merito alla liquidazione dell'Ifap Iri, sulla » e non « merito alla liquidazione dell'Enfap, sulla », come stampato.

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta dell'11 febbraio 1999, a pagina 22621, seconda colonna (interrogazione Lenti ed altri n. 4-22181), alla ventiquattresima riga deve leggersi: « l'ausiliario in questione, in data 19 » e non « l'ausiliario in questione, in data 17 », come stampato.