

ciò noto prima della consultazione referendaria esso era stato inserito per tempo nelle liste;

quanti siano i cittadini italiani residenti all'estero ed inseriti nell'Aire che risultino avere votato rientrando ai propri comuni di origine. Ciò in quanto, ancora recentemente, nel corso dell'audizione alla commissione esteri del 16 febbraio 1999 è risultato da dichiarazioni verbalizzate dei ministeri dell'interno e degli esteri che mentre per i primi gli iscritti all'Aire risultavano alla data del 31 dicembre 1997 nel numero di 2.496.815, per i secondi essi risultavano 3.473.328 e quindi vi sarebbero circa un milione di cittadini italiani fantasma potenzialmente iscritti alle liste elettorali dei comuni ma che non possono votare in quanto non più effettivamente residenti nel comune d'origine. Cittadini tutti che, ovviamente, non hanno ricevuto né comunicazioni né certificato elettorale, e che pertanto risultano « non votanti », ma vengono iscritti nel numero dei potenziali votanti;

se risulti che tutti i comuni abbiano inviato comunicazione ai propri residenti all'estero del loro diritto di voto e quali agevolazioni siano state previste per gli eventuali rientranti in occasione della consultazione elettorale;

quanti risultino i cittadini iscritti all'Aire, specificatamente nel comune di Roma (dove vengono d'ufficio iscritti i cittadini italiani di cui non si hanno più notizie, ma che non sanno di essere ivi censiti) e se anche ad essi sia stata inviata comunicazione della possibilità di voto e quanti siano stati gli elettori effettivamente votanti iscritti all'Aire di Roma;

se - tutto ciò premesso - il Ministro possa affermare che i votanti al referendum del 18 aprile 1999 siano stati effettivamente meno del 50 per cento più uno dei « cittadini votanti » intesi come le persone fisiche effettivamente abilitate al voto. (3-03748)

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

con l'entrata in vigore dell'orario estivo le Ferrovie dello Stato sopprimeranno il treno Intercity in partenza da Genova alle 6.46 per Roma;

sempre dal 29 maggio 1999 il treno Eurostar ETR 450 delle ore 6.45 in servizio da Savona a Roma Termini percorrerà la direttrice tirrenica raggiungendo la capitale alle ore 11.25 anziché alle ore 10.45;

ciò comporta un aumento dei tempi di percorrenza di quarantacinque minuti, causando nei fatti un allontanamento della Liguria dalla capitale;

diventa impossibile raggiungere Roma nella mattinata e di conseguenza chi volesse arrivarvi prima delle ore 11, dovrebbe viaggiare di notte o prendere un aereo, aumentando i costi e congestionando ulteriormente i voli -;

quali iniziative intenda prendere il Ministro in indirizzo affinché non venga soppresso il treno Intercity in oggetto e venga mantenuto il treno Eurostar « C. Colombo » con l'attuale percorso via Firenze. (3-03749)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IMMEDIATA
IN COMMISSIONE**

III Commissione

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

la guerra in corso in Serbia provoca l'esodo dal Kosovo di centinaia di migliaia di profughi;

gli Stati confinanti (Macedonia, Albania, Montenegro) non sono in grado di assorbire la totalità dei profughi;

gli Stati membri dalla NATO si sono offerti di ospitare temporaneamente sul proprio territorio un numero prefissato di kosovari;

se corrisponda al vero che alcuni di questi Stati membri della NATO intendono destinare i kosovari a realtà territoriali assolutamente inospitali ed inadatte a favorire un recupero sociale e psicologico dei profughi, anzi profittando dell'occasione per accrescere il numero di abitanti non autoctoni allo scopo di favorire propri fini particolaristici;

se corrisponda al vero che quanto sopra descritto riguarda la Turchia, che intende inviare i profughi kosovari nella Cipro turca, e gli Stati Uniti, che hanno destinato a questo scopo le isole di Guam e Cuba, per quest'ultima nella localizzazione di una base militare americana ivi presente. (5-06150)

PEZZONI, RUZZANTE e BARTOLICH. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Per sapere - premesso che:

il leader pacifista kosovaro Ibrahim Rugova, a suo tempo eletto plebiscitariamente dagli Albanesi del Kosovo come loro Presidente, in elezioni parallele, per altro non riconosciute dai Serbi, potrebbe svolgere un ruolo importante nella riapertura di spazi di negoziato pacifico;

tale funzione è resa parziale ed incerta nella sua credibilità dalle pesanti limitazioni alla libertà di movimento e di espressione e dalle gravi pressioni di ogni genere, rese note, tra l'altro, dalla testimonianza diretta di una giornalista, che ha trascorso alcuni giorni, di fatto prigioniera a sua volta, nella casa di Rugova stesso;

ciò fa sì che siano le stesse autorità serbe a decidere chi, quando e come può incontrare Rugova, per cui l'Ambasciatore russo o il patriarca di Mosca possono farlo, mentre esponenti politici, diplomatici, giornalisti, membri di ONG di paesi dell'Europa occidentale o di altre aree, sono

esclusi da questi contatti, e gli stessi rapporti con le autorità serbe sono strumentalizzati a tal punto da inficiare la credibilità di Rugova tra i suoi stessi compatrioti -:

quali iniziative siano messe in atto dai Governi e dalla diplomazia italiana ed europea per garantire al dottor Rugova piena possibilità di espressione e totale libertà di movimento, all'interno della Jugoslavia, ma anche e soprattutto a livello internazionale, al fine di permettergli di assumere un positivo ruolo nella ricerca di una soluzione pacifica del conflitto. (5-06151)

IV Commissione

LENTI e NARDINI. - *Al Ministro della difesa.* - Per sapere - premesso che:

il « Corriere adriatico » dell'11 aprile 1999 riferisce di un sopralluogo di alcuni ufficiali degli Stati Uniti d'America nell'Ospedale regionale Torrette di Ancona per il 12 aprile 1999, notizia confermata dal direttore generale Montesi e dal direttore sanitario Maffei dell'azienda ospedaliera i quali hanno dichiarato di non essere a conoscenza dei motivi e delle finalità del sopralluogo dei due militari stranieri -:

se sia vero che il sopralluogo è stato effettuato, con quali scopi, quale autorità nazionale o regionale italiana abbia autorizzato il sopralluogo e quali iniziative il ministro intenda intraprendere per garantire dignità indipendenza e sovranità della regione Marche e della Repubblica italiana. (5-06157)

RUFFINO, GATTO, ALBANESE, CORVINO e MOLINARI. - *Al Ministro della difesa.* - Per sapere - premesso che:

la stampa campana ha riportato la notizia secondo la quale il Generale Cambigiosu, durante una conferenza stampa tenuta il 19 aprile 1999 presso il Distretto

militare di Caserta, ha annunciato il ridimensionamento dell'Ospedale Militare di Caserta e la trasformazione di detto nosocomio in centro di medicina legale;

se dette affermazioni siano da attribuirsi a valutazioni personali dell'Ufficiale o invece derivino da direttive impartite dallo Stato Maggiore della Difesa.

(5-06158)

VIII Commissione

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

negli ultimi mesi una impressionante serie di gravissimi incidenti ha coinvolto la rete autostradale italiana, provocando moltissimi morti ed enormi disagi agli utenti, mettendo in evidenza i limiti di sicurezza intrinseci delle principali infrastrutture del nostro Paese;

l'aumento esponenziale del traffico veicolare ed in particolare di quello pesante ha creato una situazione al limite della sostenibilità, aggravata anche dalla presenza di numerosi mezzi che trasportano merci pericolose;

in caso di incidente le autostrade non hanno vie di fuga, gli utenti restano imbottigliati per tempi lunghissimi, restando anche a stretto contatto con i luoghi degli incidenti;

la situazione appare ancora più grave nelle gallerie che a centinaia attraversano le montagne d'Italia;

nello stesso periodo il ministro dei lavori pubblici sta portando a compimento la proroga praticamente di tutte le concessioni autostradali d'Italia, ritenuta illegittima dalle associazioni ambientaliste e dei verdi;

gli atti convenzionali ed i piani finanziari riguardanti gli interventi connessi alle proroghe non possono contenere né indi-

care precisi e generalizzati interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture, che sarebbero dovuti derivare da norme tecniche precise allo scopo emanate, né paiono previsti interventi ed impegni convenzionali per consentire ai mezzi intrappolati di potersi allontanare dalle autostrade in casi di incidente attraverso accessi che vie di fuga appositamente realizzati —;

se il ministero dei lavori pubblici abbia adottato ed inserito negli strumenti convenzionali relativi alla proroga delle concessioni autostradali norme tecniche per obbligare le società autostradali a precisi e generalizzati interventi per la sicurezza e quali siano i contenuti di tali norme anche con riferimento alla predisposizione di vie di fuga nel caso di blocco prolungato delle autostrade. (5-06152)

FORMENTI, GUIDO DUSSIN, FONGARO e PITTINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la risoluzione del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione « Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea — il Programma 1997-2001 » (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. C 104 del 6 aprile 1998) mette in risalto, a fronte dell'elevatissimo numero di 45.000 morti all'anno per incidenti stradali, la necessità della definizione e della promozione di orientamenti tecnici Unione europea ai fini del miglioramento della sicurezza stradale, riconoscendo un ruolo importante, ai fini della sicurezza, non solo alle tecniche dell'ingegneria del traffico e della gestione della sicurezza urbana, ma anche alle misure poco costose di ingegneria stradale, quali ad esempio piccole modifiche a livello di funzionamento dei raccordi, dei tracciati delle strade, dell'illuminazione e della segnaletica verticale e orizzontale;

lo Stato italiano, con la finalità di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali, in modo tale da conseguire l'obiettivo posto dal programma per la

sicurezza stradale della Commissione europea, che prevede una riduzione del 40 per cento dei morti per incidenti stradali entro il 2010, ha promosso iniziative volte a migliorare i livelli di sicurezza stradale, anche attraverso le norme per la definizione e l'attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale di cui all'articolo 30 dell'atto Camera n. 5809;

la sicurezza stradale si regge su rapporti complessi fra qualità dei veicoli, delle infrastrutture e della guida che dovrebbero essere affrontati non solo in maniera armonizzata tra i vari membri della comunità europea, allo scopo di evitare di creare distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto su strada, ma anche in modo coordinato e congiunto tra le varie amministrazioni ed enti competenti in materia di pianificazione e gestione delle reti stradali, dei servizi di trasporto e dei sistemi di trasporto merci - attualmente effettuati in Italia per il 75 per cento su strada - nonché in materia di fissazione delle dimensioni massime ammissibili dei mezzi pesanti di trasporto merci;

la relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale del luglio 1998 mette in evidenza un progressivo deterioramento delle condizioni di sicurezza del sistema stradale italiano nei confronti degli altri *partners* europei, sia in termini relativi che in termini assoluti, dovuto soprattutto al ritardo con il quale l'Italia riesce a stare al passo con i miglioramenti conseguiti mediamente in Europa negli ultimi dieci anni;

uno dei principali fattori che determinano l'elevato livello di incidentalità nel nostro Paese è senz'altro l'obsolescenza del sistema stradale extraurbano, rimasto sostanzialmente invariato dalla fine degli anni Settanta, mentre nel frattempo il traffico è incrementato del 60 per cento e i veicoli sono aumentati per peso, ingombro e potenza;

si rileva in Italia un mancato orientamento verso una progettazione integrata del sistema stradale, una scarsa coerenza del sistema di norme,

regolamenti e provvedimenti riguardanti il traffico ed uno scarso coordinamento in sede di definizione dei piani e dei programmi che direttamente o indirettamente riguardano il sistema della mobilità, ad esempio le agevolazioni concesse all'autotrasporto procedono in direzione opposta all'esigenza di spostare su ferro parte del trasporto merci, mentre la concessione di maggiori ingombri e pesi per i veicoli di trasporto contrasta con gli *standard* progettuali di gran parte della rete stradale e autostradale;

relativamente alle norme tecniche vigenti per la costruzione delle autostrade, il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, all'articolo 2, nell'ambito della classificazione delle strade, definisce le caratteristiche morfologiche principali delle autostrade lasciando margini di scelta nella costruzione, sia in ordine al numero delle corsie di marcia, che comunque devono essere almeno due per carreggiata, sia riguardo all'inserimento o meno della corsia di emergenza a destra, in alternativa alla banchina pavimentata;

il regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, al titolo II - « costruzione e tutela delle strade », disciplina alcune caratteristiche generali della rete stradale, definendo in particolare all'articolo 140 i moduli di corsia, da scegliere tra valori che oscillano da 2,75 m a 3,75 m, senza fissare dei valori precisi per ciascuna tipologia stradale;

le norme italiane per la progettazione delle autostrade si basano sulle norme relative alle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane del Cnr pubblicate nel *Bollettino ufficiale* n. 78 del 1980, norme citate anche nelle convenzioni fra l'Anas e le società autostradali, che pur essendo tra le più avanzate a livello europeo - specialmente nella loro nuova versione in fase finale di conclusione e in attesa di pubblicazione per la fine del '99 - non hanno ovviamente valore di legge e

spesso restano inapplicate, soprattutto nella riqualificazione del sistema autostradale esistente, prevalendo norme approssimate, cosiddette di buon senso, basate sulla fissazione di limiti di velocità vincolanti sia in relazione ai controlli sulle pendenze sia in relazione all'ampiezza della corsia di marcia e quindi alla sicurezza del passaggio del traffico pesante nei tratti in curva —:

quali iniziative intenda adottare ai fini dell'integrazione delle misure di sicurezza del sistema autostradale italiano, soprattutto in ordine al miglioramento e all'ammodernamento dell'attuale rete autostradale, anche in considerazione degli ultimi gravi incidenti stradali, registrati nel traforo del Monte Bianco e sulla A1, che aggravano le dimensioni dei problemi connessi all'elevato livello di incidentalità del nostro Paese. (5-06153)

RADICE e STRADELLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

nell'ultimo mese si sono verificati lungo l'Autostrada del Sole (A/1) due gravissimi incidenti (in data 8 e 19 aprile 1999) che hanno bloccato l'autostrada in entrambe le direzioni di marcia per molte ore, creando gravissimi disagi per i viaggiatori coinvolti negli incidenti;

i segnalati incidenti sono un'ulteriore dimostrazione che mancano norme tecniche tali da adeguare la rete autostradale nazionale agli aumentati flussi di traffico —:

quali siano le norme tecniche previste per la realizzazione di autostrade e, di conseguenza, quali siano gli adeguamenti a tali norme tecniche che si intendono adottare, anche al fine di prevenire situazioni di emergenza come quelle segnalate ed evitare, per il futuro, il ripetersi di conseguenze tanto gravi per la circolazione e per gli automobilisti. (5-06154)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

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

il 15 aprile 1999 alle ore 16.45 il treno Eurostar-pendolino delle FF.SS. che percorreva la linea Roma-Lecce all'altezza della stazione Trinitapoli — S. Ferdinando di Puglia, è deragliato con la motrice, per motivi che ancora non sono stati identificati e che anche per ciò destano profonde inquietudini;

è stata sfiorata la strage giacché il treno al momento della frenata rapida (il freno speciale che blocca la velocità del convoglio) viaggiava a 174 chilometri orari;

le ipotesi relative all'incidente vanno come riferiscono i giornali, dalla «ragazzata di alcuni balordi» che avrebbero collocato delle traversine sui binari; all'attentato da parte di ignoti all'equivoco del macchinista che avrebbe scambiato delle buste di plastica sui binari, per del materiale solido;

al materiale ferroviario precario che non ha consentito di contenere il treno nella sede dei binari —:

se sia stata ordinata una inchiesta immediata riferendo delle relative risultanze in Parlamento per tranquillizzare gli utenti ferroviari, in questa fase sempre più numerosi per il blocco parziale degli aeroporti di Brindisi e Bari conseguenti alla guerra del Kosovo;

se non ritenga di fare un rapporto sulla condizione della infrastruttura ferroviaria nell'area meridionale, che dimostra di non essere in condizione di sostenere l'uso di treno a velocità sostenuta se non a rischio di incidenti che possono avere conseguenze drammatiche per i cittadini utenti delle Ferrovie dello Stato.

(5-06147)