

effettuata in moderni stabilimenti che garantiscono un prodotto esente da contaminazioni;

partendo da queste considerazioni, ci si chiede come sia possibile che in Italia possa essere stata concessa una deroga all'utilizzo del latte non rispondente ai requisiti igienico-sanitari minimi per un tempo indeterminato e per un territorio così vasto; una corretta informazione al consumatore dovrebbe consentire di conoscere il nominativo dei soggetti che di tale deroga si sono avvalsi o si avvalgono;

il consumatore di formaggi dop ha il diritto di sapere con quale latte è fabbricato il prodotto da lui acquistato;

è fuori discussione che il disciplinare di produzione del formaggio « grana padano », da tempo non risulta in linea con le normative igienico-sanitarie da un lato e con le più moderne e più sicure tecnologie di produzione dall'altro;

è altrettanto certo che le interpretazioni del disciplinare imposte dall'ente certificatore e dal Ministero delle politiche agricole, alla luce delle considerazioni svolte, risultano quanto meno discutibili, quando non palesemente in contrasto con le normative igienico-sanitarie dell'Unione europea;

va ricordato, per esempio, che la temperatura del latte, secondo le disposizioni della direttiva n. 92/46 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 54 del 1997 non è derogabile per nessun motivo —:

se non intenda operare urgentemente affinché l'Assolatte si impegni per appor-  
tare una volta per tutte chiarezza in questo campo contribuendo così da un lato ad eliminare palesi e diffuse violazioni di legge per quanto riguarda l'utilizzo di latte in deroga alle normative ed a promuovere l'introduzione di tecnologie di produzione che, nel rispetto della tradizionalità del prodotto, hanno dimostrato di assicurare la piena rispondenza alle normative igienico-sanitarie vigenti. (4-31820)

\* \* \*

### TESORO, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

*Interrogazione a risposta scritta:*

RIZZA. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

tra le notizie evidenziate dai giornali del 4 ottobre colpisce la megatruffa sventata dalla polizia che sarebbe consistita in una sottrazione di ben 2000 miliardi alla regione siciliana attraverso un finto sportello telematico;

dalla lettura della notizia si ricava che già una operazione da alcune centinaia di miliardi è stata effettuata sotto il controllo delle Forze dell'ordine;

rimane però il dubbio se ulteriori operazioni siano state compiute in passato nei confronti della stessa Regione, se è possibile che operazioni del genere (anche di minor importo) possano essere state effettuate a danno di altri enti (comuni, province, eccetera) o di privati;

si evince inoltre, la perplessità sulla sicurezza complessiva della tenuta dei fondi pubblici e la difficoltà a credere che dietro operazioni di questa natura e dimensione possano nascondersi soltanto dei singoli con qualche conoscenza tecnica —:

se non si ritenga opportuna una maggiore chiarezza sui conti della regione siciliana, su complicità più ampie di qualche Istituto bancario, sulla affidabilità in generale di eventuali sistemi informatici, sul controllo effettivo dei conti pubblici.

(4-31822)

\* \* \*

### TRASPORTI E NAVIGAZIONE

*Interpellanza:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

dal 1996 sono in corso i lavori per la realizzazione della tratta Firenze-Bologna

della ferrovia ad alta velocità, affidati al consorzio Cavet —:

se corrisponda a verità che in pochi anni la spesa totale prevista risulta triplicata da 2000 a 6000 miliardi e che, per dichiarazione effettuata dal responsabile Tav della sede di Firenze durante una recente audizione davanti alla VI Commissione del consiglio regionale della Toscana, circa 1000 miliardi sono destinati ad opere di « mitigazione ambientale »;

se non ritenga necessario portare a conoscenza nel dettaglio importi, modalità e tipologie di tutte le opere « collaterali » finanziate nell'ambito dei lavori della ferrovia ad alta velocità, nella tratta toscano-emiliana, nonché l'elenco delle consulenze e collaborazioni affidate da Tav spa.

(2-02634)

« Giovanardi ».

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

una consistente quantità di cittadini vive in piccoli paesi privi sia di stazione ferroviaria che di agenzie di viaggio e per essi diviene quasi impossibile acquistare biglietti ferroviari quando debbono iniziare un viaggio in treno partendo da una stazione priva di servizio continuo di biglietteria; in tali casi, pur premurandosi di avvertire il capotreno essi si vedono applicare un sovrapprezzo sul prezzo del biglietto stesso;

a titolo esemplificativo, e prendendo, e prendendo spunto da un recente reclamo di un utente del servizio ferroviario, ma il caso riguarda numerose stazioni nell'intero territorio nazionale, nella stazione di Amantea l'orario di apertura al pubblico della biglietteria è limitato all'orario 08,00/12,00 e 15/18,30 e nella stessa località hanno cessato da tempo il servizio di vendita di biglietti chilometrici due punti di vendita privati —:

quali azioni si intendano intraprendere per sensibilizzare le ferrovie ad espandere e razionalizzare la rete di vendita dei biglietti;

se non si ritenga quanto meno utile utilizzare per la vendita di biglietti, dove possibile e ad esempio nella stessa stazione di Amantea, i bar delle stazioni nelle quali l'orario di apertura degli sportelli delle ferrovie dello Stato sia limitato o nei casi di stazioni « impresenziate ». (5-08314)

*Interrogazione a risposta scritta:*

MASSIDDA, CUCCU e MARRAS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

l'8 settembre 2000, la nave carboniera Eurobulker IV, proveniente dalla Russia, con un carico di circa 17 mila tonnellate di carbone, si incagliava su una secca a circa quattro metri di profondità nelle acque antistanti Portovesme, nel tratto di mare prospiciente Capo Altano, sulla costa sud-occidentale della Sardegna. L'urto aveva prodotto uno squarcio di circa 30 metri nella chiglia, mentre lo scafo aveva subito una violenta torsione;

la prima emergenza fu superata grazie alla tempestività dei soccorsi antinquinamento, che riuscirono ad asportare dalla cisterna della nave l'olio combustibile, oltre al recupero, parziale, di quello disperso in mare; mentre il trasbordo del carico di carbone ha registrato gravissimi ritardi;

alle ore 05,15 del 3 ottobre 2000, la Eurobulker IV si inabissava con a bordo ancora 14 mila tonnellate di carbone;

a distanza di circa un mese dal disastro, non si è riusciti a provvedere al trasbordo del carico della nave;

superato il pericolo di grave inquinamento, ovvero concluse le operazioni di recupero del gasolio e degli oli pesanti che comunque non possono garantire il prelievo totale delle medesime sostanze dall'ecosistema.

stema marino — comunque danneggiato — le competenze per il recupero del carico e del relitto sarebbero state del Ministero dei trasporti e della navigazione;

l'Eurobulker IV trasportava carbone da impiegare nella centrale Enel di Portovesme la quale avrebbe quindi stipulato il contratto con la società armatrice del mercantile e che, pertanto, avrebbe dichiarato di assumersi gli oneri relativi al recupero del carico e del relitto;

tra le cause dell'incidente sarebbe stato indicato un difetto di disponibilità di carte nautiche inerenti la zona di manovra da parte del comandante del mercantile;

il carbone presente nelle stive rischia di provocare un danno ecologico alla zona, già sottoposta alle sollecitazioni dell'inquinamento da oli pesanti fuoriusciti dalla medesima nave;

Portovesme è lo scalo portuale della Sardegna che registra il più alto flusso di traffico navale —:

quali iniziative intendano adottare per verificare le responsabilità del disastro navale verificatosi l'8 settembre scorso a Portovesme, congiuntamente alle cause che hanno determinato l'impossibilità di trasbordare dalla carboniera il carico;

se non ritengano opportuno istituire una commissione che indaghi le cause dell'incidente, e individui eventuali responsabilità e omissioni nelle operazioni di recupero del carico e del relitto della nave;

quali iniziative intendano adottare per valutare l'entità del rischio di inquinamento ecologico determinato dalla fuoriuscita dalle stive dell'Eurobulker IV del carbone. (4-31817)