

« derogare » alla normativa europea e che quindi si tratti di un fatto sostanziale e non formale;

non si tratta quindi neppure di errori dovuti solamente a generiche motivazioni di interpretazione amministrativa;

la società « Rinascita e Sviluppo » che ha formulato la proposta di Piano territoriale della provincia di Macerata dovrebbe sapere come individuare il problema o quali tipi di « mancanza », o di errori, siano stati commessi;

anche la presa di posizione dei Ds, tramite la senatrice maceratese, evidenzia la volontà di « mettere le mani avanti », abilmente, per salvare il professor Pigliapoco (Ds), presidente della Provincia, cercando di giustificare gli errori commessi, ma senza dire quali essi siano e, in ultima analisi, sollecitando l'aiuto di tutti i parlamentari maceratesi cioè anche di quelli di destra (visto che altri non ce ne sono !) per ottenere più facilmente la concessione della deroga;

una società che ha compiuto errori, di solito, non si premia né si potenzia, semmai la si cambia;

l'aiuto richiesto dai Ds della senatrice maceratese si può concedere negli interessi del territorio coinvolto e delle popolazioni ivi residenti, che sarebbero gravemente penalizzate a causa delle « mancanze-errori » commessi, ma non per deresponsabilizzare chi ha sbagliato;

l'annunciato emendamento dell'onorevole Mariani difficilmente potrà essere accolto dalla Commissione Bilancio e solo per « carità di patria » potrà essere sottoscritto da Alleanza nazionale negli interessi generali di tutti i cittadini;

aiuti da parte di An si possono chiedere all'inizio di una battaglia politica e non quando le cose vanno decisamente male facendo così in modo che il mio partito diventi corresponsabile di errori che, invece, non ha commesso;

quali punti del patto territoriale della provincia di Macerata siano stati contestati

dai ministri competenti fino a mettere il presidente della provincia di Macerata nelle condizioni di chiedere una deroga per regolarizzare le carenze del Piano, non per quanto riguarda i tempi ma per quanto riguarda questioni sostanziali e di merito;

se sia vero che il Piano Territoriale della provincia di Macerata sia stato respinto dai ministeri competenti, in particolare dal Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per via dei suoi contenuti e non per questioni formali;

se sia vero che il Piano ha creato un problema di conflittualità fra le modalità di impiego dei fondi eventualmente da concedere, illustrati dagli estensori del Piano in discussione, e le modalità di impiego dei fondi stessi non in linea con le regole stabilite dall'Unione europea in materia;

se rientri nell'ambito del possibile che la Finanziaria possa concedere un finanziamento multimiliardario in sostituzione di quello che avrebbe concesso l'Unione europea;

se risponda al vero che i calcoli relativi alle quote di finanziamento siano errati perché non in linea con i parametri stabiliti dalla normativa europea in materia;

in quale modo si pensa di risolvere il problema dei gravissimi danni subiti da quegli imprenditori che hanno iniziato i lavori relativi al proprio progetto presentato e accolto, ma che ora si vedono colpiti per il mancato previsto finanziamento europeo. (4-32423)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e FINO.
— Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

lunedì 6 novembre 2000 sull'Intercity 602 Venezia-Milano, a causa di un incen-

dio sviluppatosi nell'ultimo vagone del convoglio, la passeggera trentacinquenne Paola Zanchi è deceduta, probabilmente per asfissia;

poiché ormai tali episodi, ancorché fortunatamente con conseguenze meno drammatiche, si ripetono con frequenza sospetta, il segretario nazionale della Cisl trasporti, Potito Zizzari, ha dichiarato quanto segue: « Di episodi come questi ne capitano ogni giorno: micro-incendi, freni che non funzionano a dovere. Ieri, sull'Intercity diretto a Milano, è stato un caso eclatante, ma due episodi in tre giorni sono il segnale che si sta abbassando la guardia. L'incendio potrebbe avere avuto origine nell'ormai cronico abbassamento dei livelli manutentivi del materiale rotabile. Le continue riduzioni del personale e la chiusura di due officine di riparazioni del sud Melfi in provincia di Potenza, e Saline Ioniche (Reggio Calabria) non potranno che congestionare e peggiorare ulteriormente le attività nelle rimanenti officine di manutenzione poste sulla rete » (cfr. « *Il Giornale* » di martedì 7 ottobre 2000 alla pagina 14);

l'accusa, se fondata, è gravissima perché individua precise responsabilità anche di ordine penale —:

se le affermazioni rese dal segretario nazionale della Cisl trasporti abbiano fondamento e, in caso affermativo, quali urgenti iniziative intenda assumere per costringere l'Ente Ferrovie ad assicurare sicurezza ai passeggeri che utilizzano il mezzo ferroviario. (3-06536)

Interrogazione a risposta in Commissione:

COPERCINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro delle finanze, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato avrebbero nelle settimane passate rilevato le attività della società Eurofer Italia Railway Services And Technology, una S.r.l. con un

capitale sociale di 190 milioni, conferendo le attività della medesima nella società Cargo Chemical, appositamente costituita per tale acquisizione, e controllata dalle Ferrovie per il 95 per cento del capitale;

la società Eurofer Italia Railway Services And Technology ancorché costituita nel 1995, sarebbe di fatto divenuta operativa solo nel 1997, ed opererebbe come agente intermediario nella predisposizione di servizi logistici principalmente ferroviari ed afferenti i settori del chimico e dei combustibili, avendo a questo proposito l'Enel tra i principali clienti; risulta all'interrogante inoltre che la società esporti in particolare verso l'ex Jugoslavia e abbia rapporti consueti con ambienti vicino alla famiglia dell'ex presidente della federazione jugoslava Slobodan Milosevic;

dalla sua costituzione la Eurofer Italia Railway Services And Technology non avrebbe mai prodotto un risultato utile, ed in particolare nel corso del 1997 avrebbe fatturato 5.838 milioni perdendone 15, nel 1998 (data di inizio delle trattative con le FS) sarebbe cresciuta a 14.911 milioni di fatturato (con perdite per 45 milioni), e nel 1999 si sarebbe attestata a 15.414 milioni lanciando però le perdite a quota 165 milioni;

secondo le valutazioni correnti degli analisti di settore — stante la situazione generale di bilancio della società e la modestia del margine di contribuzione fornito dalla mera attività di intermediazione — il valore attribuibile al ramo d'azienda oggetto della cessione alle Ferrovie potrebbe oscillare da un minimo di 420 ad un massimo di 650 milioni;

detta valutazione va comunque parametrata alla specificità del profilo delle Ferrovie dello Stato, che risultano essere di gran lunga il fornitore principale dell'attività intermediatrice di Eurofer Italia Railway Services And Technology, e che dunque acquistando le attività di un loro intermediario non fanno altro che riacquistare i suoi servizi;

presidente della Eurofer Italia Railway Services And Technology sarebbe il

signor Giuseppe Fabbri, nato a Lecce nel 1949 e residente a Treviso, che risulterebbe occupato in plurime attività finanziarie essendo anche socio accomandante della Deltacargo Sas di Massimiliano De Lindegg, amministratore della Portomarghera Spa, amministratore della La Immobiliare Veneziana, nonché consigliere d'amministrazione delle società di gestione aeroportuale di Venezia e Treviso;

le quote di capitale della Eurofer Italia Railway Services And Technology sarebbero detenute da alcune persone fisiche, tra cui il medesimo Fabbri Giuseppe con una quota inferiore al 5 per cento, tale Cirrincione Francesco con una quota di circa il 9 per cento, la società Irpeos Srl e soprattutto dalla società European Transport Advisers di Daniela Poli & C. (Eta), con una partecipazione del 50 per cento;

detta Eta sarebbe composta da cinque soci (di cui due amministratori) e segnatamente le società Deltacargo Sas di Massimiliano De Lindegg (di cui si è detto socio accomandante il citato Fabbri) e la Figest Sas di Tamburrano Roberto & C.; nonché le persone fisiche Poli Daniela di Venezia, De Lindegg Massimiliano di Trieste e Cirrincione Francesco di Varese;

è singolare notare come, in questo che appare come un gioco di scatole cinesi, l'ulteriore circostanza che le citate persone fisiche socie nella Eta (che s'è visto controllare di fatto la Eurofer Italia Railway Services And Technology) avrebbero tutte ceduto l'usufrutto della propria quota alla citata Figest Sas di Tamburrano Roberto & C.;

proprietari della Figest Sas di Tamburrano Roberto & C. (che controlla la Eta che controlla la Eurofer Italia Railway Services And Technology) sarebbero i signori Giorgi Maria Rosa di 22 anni, nata a Messina e residente a Cologno Monzese (che detiene il 90 per cento delle quote) e Tamburrano Roberto di 36 anni, nato e residente a Taranto;

la società a cui le Fs avrebbe affidato il compito d'assumere i rami d'azienda

della Eurofer Italia Railway Services And Technology, la Cargo Chemical Srl, sarebbe controllata per il 95 per cento dalle stesse Fs, mentre il restante 5 per cento sarebbe stato lasciato al citato signor Giuseppe Fabbri, che quindi si troverebbe nella posizione al tempo stesso di affittuario e affittante del ramo d'azienda Eurofer;

risulta all'interrogante che le Ferrovie dello Stato hanno anche voluto nella nuova società il signore Francesco Giordano (già presidente del collegio sindacale della Eurofer Italia Railway Services And Technology) nel ruolo di sindaco, ed avrebbero assunto il signor Francesco Cirrincione nel ruolo di consigliere delegato della nuova società, affidando al Fabbri il ruolo di vicepresidente, sostanzialmente quindi lasciando la gestione operativa della società affittata agli affittuari;

la società Figest risulterebbe costituita solo nel luglio 1998, così come datano al 1999 le costituzioni di usufrutto a favore della medesima società nella Eta; e sarebbe del maggio 1999 l'ingresso della Figest nel capitale sociale dell'Eta, data nella quale entrerebbe anche il socio Sabrina De Martis, facendo ritenere tali operazioni funzionali al successivo progetto di cessione alle Ferrovie dello Stato;

le Ferrovie dello Stato - a fronte della citata stima di 4-600 milioni di valore della società Eurofer Italia Railway Services And Technology - avrebbero concluso un contratto di affitto di ramo d'azienda che dovrebbe prevedere un corrispettivo ai proprietari di Eurofer Italia Railway Services And Technology di 200 milioni a trimestre, ed un esborso complessivo - a comprendere l'acquisto a riscatto nel 2003 - di 2.600 milioni -;

se il Ministro delle finanze non ritenga opportuno affidare alla Guardia di Finanza le opportune verifiche sulle società Eurofer Italia Railway Services And Technology, Deltacargo Sas di Massimiliano De Lindegg, Irpeos Srl, European Transport Advisers di Daniela Poli & C. (Eta) e Figest Sas, nonché sugli amministratori di dette società per verificare la

congruità del loro operato alla luce delle normative fiscali correnti e di quelle relative alla trasparenza in atti societari;

nei bilanci di verifica della società Eurofer Italia Railway Services And Technology — o di società di essa controllanti o ad essa collegate — risultino compensi per consulenze rese da funzionari e dirigenti delle società Fs Spa, Trenitalia Spa, Enel Spa, Enel Ftl, o da congiunti ed affini di medesimi;

quali siano la natura e i referenti dei frequenti rapporti commerciali condotti dalla Eurofer Italia Railway Services And Technology nei paesi della ex Jugoslavia;

il Ministro del tesoro ritiene opportuno che le Fs affittino un ramo d'azienda di una società che ha ormai esaurito la dotazione di capitale sociale, pagando un corrispettivo annuo pari al doppio del valore accertato complessivo della società, e siano piuttosto pronte a sborsare un corrispettivo complessivo pari a cinque volte il valore presunto della società come sopra evidenziato;

se la dirigenza del settore merci delle FS sia stata oggetto di pressioni insostenibili da parte di ambienti politici allo scopo di affidare alle risorse economiche — pubbliche — l'acquisizione della società Eurofer Italia Railway Services And Technology;

se i signori Giorgi Maria Rosa e Tamburrano Roberto — sostanzialmente proprietari della Eurofer Italia Railway Services And Technology — risultino nella effettiva disponibilità delle loro quote nella FIGEST, e quindi della Eta;

se non sussistano nei fatti citati nel presente atto ispettivo elementi sufficienti ad avviare attività d'indagine da parte dell'autorità giudiziaria per accertare eventuali responsabilità di ogni ordine e grado.
(5-08452)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il ministro dei trasporti, Ente nazionale aviazione civile (Enac), avrebbe avviato la procedura, secondo le direttive europee del Regolamento 2408/92, per l'attivazione di una o più linee aeree nazionali che colleghino la Sardegna ad alcune città italiane, riconoscendo l'onere di servizio pubblico quali rotte socialmente utili;

vi è certamente analogia tra le condizioni concernenti la Sardegna e quelle che riguardano la Calabria, sia dal punto di vista del decentramento geografico che da punto di vista della depressione economica, dovuta anche all'isolamento in cui entrambe le regioni sono costrette dalla mancanza di una valida rete di collegamenti;

in tutte le principali città del centro e del nord, sono presenti comunità di residenti originari della Calabria, come quella, particolarmente numerosa, di Torino e del suo hinterland;

da questi cittadini emigrati viene con forza avanzata la richiesta di un collegamento diretto con la propria terra natia, che rappresenta non solo il simbolico tratto d'unione con le proprie radici e tradizioni, con il proprio patrimonio socio-culturale, ma anche la concreta possibilità di tessere proficui interscambi produttivi, commerciali, turistici, fonte di positive ricadute economiche per i luoghi d'origine —:

se non ritenga di attivare una procedura analoga a quella avviata per la Sardegna relativamente ai collegamenti tra la Calabria e alcuni centri del Nord Italia, come la già citata Torino, dove sono particolarmente numerose le comunità di emigranti calabresi.
(4-32390)

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

da un articolo pubblicato sulla *Gazzetta del Mezzogiorno* in data 22 ottobre 2000, si apprende che la stazione ferroviaria di Latiano (Brindisi) oramai chiusa da 5 anni, continua a versare in stato di grave degrado ed abbandono nonostante

sia affidata alla gestione del comune tramite un comodato con la società che possiede gli immobili ferroviari;

la chiusura dell'immobile fa sì che questi sia divenuto un luogo particolarmente degradato e ad alto rischio sociale, lasciato all'incuria ed esposto ad atti vandalici, di sicuro capace di destare un'immagine negativa sul viaggiatore che passa o arriva nella stazione oltre che gravi rischi per i cittadini della zona, mentre il suo recupero, ed utilizzo potrebbe rappresentare una importante occasione sociale o produttiva;

l'immobile è stato dato in gestione al comune di Latiano non di certo con l'intento di accrescerne il suo degrado e deterioramento ed è per tale ragione che sarebbe necessario imporne il recupero ed utilizzo con immediato progetto di destinazione;

la diffusione degli immobili di proprietà delle Ferrovie dello Stato esistente anche in altri comuni della provincia, quali ad esempio Mesagne ed Oria che versano in eguali condizioni di degrado, potrebbe far optare per una cessione in concessione ponendo l'utilizzo pieno ed effettivo come condizione essenziale —:

se esista una programmazione delle Ferrovie dello Stato rispetto al recupero ed utilizzo dei tanti immobili ed aree di pertinenza presenti sul suolo nazionale e che rappresentano notevoli potenzialità economiche che generalmente versano in stato di abbandono e degrado;

quali provvedimenti si intendano intraprendere per sollecitare il comune di Latiano al recupero dell'immobile oramai abbandonato per il quale si è dimostrata una manifesta incapacità di gestione e quale utile destinazione si intende dare alle stazioni ferroviarie di Mesagne ed Oria.

(4-32396)

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

la legge 27 febbraio 1998, n. 30 « Disposizioni urgenti per lo sviluppo del set-

tore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione » all'articolo 9, interventi nel settore marittimo, al comma 5 recita: « le casse locali di previdenza, istituite con provvedimenti delle autorità marittime periferiche ovvero degli enti portuali, per la corresponsione di pensioni integrative a favore dei lavoratori portuali collocati in quiescenza sono soppresse a tutti gli effetti. Il commissario liquidatore di ciascuna cassa, nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, provvede alla restituzione di eventuali contributi versati dai lavoratori a tale titolo, sulla base di criteri e modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione »;

secondo la « Commissione dei pensionati portuali (Culm) di Genova » le soluzioni praticate dal commissario liquidatore, per applicare la norma di legge, sarebbero discriminatorie in quanto è stato adottato il criterio di erogare il rimborso esclusivamente ad una parte degli aderenti al Fondo cioè soltanto « ai lavoratori dell'ex Compagnia ramo industriale e carenanti » oggi assorbiti nella « Compagnia unica lavoratori merci varie del porto di Genova »;

risulta che i contributi per alimentare il Fondo sono stati versati, trattandosi di mutualità e solidarietà tra le categorie dei lavoratori del porto, da tutti i lavoratori e sembra giusto riservare quindi a tutti gli interessati lo stesso trattamento —:

se non ritenga opportuno e doveroso un approfondimento della materia ed un eventuale urgente intervento per dare a tutti i lavoratori la garanzia di una corretta applicazione delle norme di legge.

(4-32401)

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

pervengono sempre maggiori segnalazioni di disservizi sui treni da e per il sud dell'Italia;

per la suddetta tratta i treni in utilizzo sono spesso quelli ormai in disuso, nel resto d'Italia, con vagoni sporchi e fatiscenti;

le condizioni igieniche in cui vengono trovati gli stessi sin dalla partenza sono pessime;

vi è un'evidente disparità di trattamento per le diverse destinazioni con una chiara penalizzazione per quelli in direzione da e per il sud;

le Ferrovie stanno facendo una forte campagna pubblicitaria per l'utilizzo dei treni —:

perché i costi del *battage* pubblicitario non vengono impiegati per migliorare le condizioni dei treni destinati al sud;

quali siano i criteri con cui si scelgono i vagoni da destinare nelle varie regioni d'Italia;

quale sia l'organismo interno preposto al controllo delle condizioni igienico sanitario dei vagoni prima che essi vengano occupati dai passeggeri;

quali siano le iniziative che si intendano intraprendere affinché tali situazioni discriminanti, tra nord e sud, vengano a finire. (4-32405)

SANTANDREA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

l'area metropolitana bolognese, fulcro di un vasto sistema di traffici e di relazioni economico-sociali di livello nazionale ed europeo, ha visto aumentare a dismisura, nel corso degli ultimi trent'anni, i traffici stradali e autostradali e, per quanto riguarda i residenti, raddoppiare il numero delle auto in circolazione. L'accessibilità e le potenzialità di sviluppo dell'area risultano condizionate in termini negativi dal ritardo con cui le autorità nazionali hanno proceduto all'adeguamento delle infrastrutture, a cominciare dal sistema delle ferrovie locali;

proprio per ovviare a tali inconvenienti venne elaborato il progetto che prevede la riattivazione, l'ammodernamento e potenziamento della tratta ferroviaria Casalecchio (Bologna)-Vignola (Modena), in regime di concessione all'« Azienda trasporti consorziali — Atc Bologna », presentato dall'Associazione temporanea di imprese « Ccc », « Impresa costruzioni Adanti Solazzi e C. spa », « Sasib spa », « Casaralta spa », « Consorzio emiliano romagnolo » e « Co.ge Costruzioni generali spa »;

in data 22 giugno 1989 con voto n. 970 la Commissione interministeriale per l'ammodernamento ed il potenziamento dei pubblici servizi di trasporto in concessione di cui alla legge n. 1221 del 1952 esprimeva parere favorevole all'approvazione in linea tecnica ed economica al progetto di massima di cui sopra;

in data 10 luglio 1989 il Ministero dei trasporti emanava il decreto ministeriale n. 445 con cui veniva approvato in linea tecnica ed economica il citato progetto subordinatamente alle condizioni precisate nel ripetuto voto n. 970 del 22 giugno 1989 espresso dalla Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1221 del 1952;

in data 30 ottobre 1989 veniva stipulata la Convenzione, divenuta poi esecutiva il 18 ottobre 1990, tra l'Azienda trasporti consorziali Atc Bologna spa e l'Associazione temporanea di imprese avente come mandataria la Ansaldo trasporti spa, con la quale sono stati affidati in concessione alla stessa gli interventi, comprese le progettazioni, occorrenti per l'ammodernamento ed il potenziamento della ferrovia Casalecchio-Vignola;

in data 4 agosto 1992 con nota n. 968 il ministero dei trasporti — Direzione generale Mctc approvava il programma di avanzamento delle prestazioni presentato dal concessionario subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni formulate nel voto n. 1049 in data 23 giugno 1993 dalla Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1221 del 1952;

in data 31 luglio 1992 d'innanzi al notaio Rita Merone in Bologna la « Impre-

sa costruzioni Adanti Solazzi e C. spa » fondeva per incorporazione la « Imser » con contestuale modifica della propria denominazione in « Impresa costruzioni Adanti spa »;

in data 19 aprile 1993 d'innanzi al notaio Federico Rossi in Bologna la « Casaralta spa » veniva incorporata nella « Finanziaria Casaralta Virca spa » con contestuale mutamento della denominazione sociale di quest'ultima in « Casaralta spa »;

in data 9 dicembre 1993 d'innanzi al notaio Canio Restanio la « Casaralta spa », veniva fusa ed incorporata nella « Firema trasporti spa »;

successivamente all'approvazione del progetto di massima l'Associazione temporanea di imprese di cui sopra introduceva alcune varianti riguardanti la realizzazione di opere civili ed armamento (2° e 3° intervento funzionale) della ferrovia Casalecchio-Vignola;

in data 16 settembre 1994 con voto n. 1181 la Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1221 del 1952 esprimeva il proprio parere favorevole con prescrizioni sul progetto anzidetto, comprensivo delle varianti introdotte, e sulla relativa perizia di spesa per l'importo di lire 24.447.274.910;

l'articolo 4 del decreto del Ministero dei trasporti del 9 gennaio 1995, nel definire le opere di cui al voto n. 1181 della Commissione interministeriale « di pubblica utilità nonché indifferibili ed urgenti » stabilisce quanto segue:

a) entro sei mesi dalla data del presente decreto dovranno essere avviate le procedure espropriative;

b) entro otto mesi dalla data del presente decreto dovranno essere iniziati i lavori;

c) entro cinque anni dalla data del presente decreto dovranno essere completate le procedure espropriative nonché le opere;

in data 17 luglio 1997, in occasione dell'approvazione del progetto di attraversamento della nuova linea ferroviaria nella città di Bologna, venne sottoscritto un accordo tra comune, provincia di Bologna, regione, Ministero dei trasporti, FS e Società Tav per l'attuazione del Servizio ferroviario metropolitano;

sebbene il Servizio ferroviario metropolitano entrerà in funzione a pieno regime solamente nel 2007, nell'accordo di cui sopra, venne tra l'altro previsto:

1) attivazione del servizio sulla ferrovia Casalecchio-Vignola, con primo collegamento a Casalecchio nord (zona A) con la ferrovia Porrettana, entro il 2001;

2) collegamento della ferrovia Casalecchio-Vignola con il piazzale ovest della stazione di Bologna entro il 2002;

tra il 1996 ed 1997 si procedette all'acquisto, presso la società Vasafer di Calvisano (Brescia) che risultava all'epoca licenziataria esclusiva delle ferrovie belghe e per l'Italia per la vendita di materiale rotabile, di 8 carrozze (4 elettrotreni bidirezionali) da utilizzarsi in servizio presso la tratta Casalecchio-Vignola;

i predetti elettrotreni vennero acquistati con finanziamento del Ministero dei trasporti in base al Fondo comune legge n. 297 del 1978, per una cifra di lire 207 milioni cadauno, con l'intento di sottoporli poi ad interventi di ristrutturazione per un importo di lire 500 milioni cadauno;

il materiale rotabile di cui sopra è stato abbandonato presso il 4° binario della stazione di Casalecchio (Bologna), per oltre un anno, a causa dell'incendio di un capannone precedentemente adibito al suo deposito;

durante tale lasso di tempo i 4 elettrotreni sono stati oggetto di numerosi atti vandalici, nonché esposti all'azione corrosiva degli agenti atmosferici —:

quale sia lo stato dell'arte dei lavori che prevedono la riattivazione e potenziamento della tratta ferroviaria Casalecchio-Vignola, con particolare riferimento alle

cause che hanno determinato i ritardi di cui sopra, dato che pare vi sarebbero innumerevoli ritardi, in riferimento a quanto stabilito nel cronogramma, nell'esecuzione dei lavori previsti;

come giudichino le varie fusioni societarie che si sono verificate tra le aderenti all'Associazione temporanea di imprese avente come mandataria la « Ansaldo trasporti spa », e se ciò possa avere influito nei tempi di consegna dei lavori;

se risponde al vero che i costi, dagli iniziali 24.447.274.910, siano lievitati;

quali siano i motivi che hanno indotto il ministero a procedere all'acquisto del materiale rotabile di cui sopra all'estero, anziché utilizzare materiale già a disposizione delle Ferrovie dello Stato spa;

se il suddetto materiale sia stato effettivamente ristrutturato e, a quanto ammonta il costo in rapporto anche ai danni subiti;

dove sia attualmente custodito il materiale di cui sopra. (4-32409)

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

le compagnie di navigazione nell'emettere i biglietti di imbarco per i passeggeri e le merci svolgono anche la funzione di esattori per conto delle Autorità portuali alle quali rimettono l'ammontare di somme che vengono riscosse applicando una specifica addizionale;

secondo quanto specificato in una denuncia presentata dalla Moby Lines del gruppo armatoriale Onorati, la società di navigazione Tirrenia avrebbe incassato per anni somme a titolo di tasse di imbarco maggiorate rispetto a quanto dovuto e trasferito alle Autorità portuali. A seguito di ciò l'Antitrust ha inoltrato ai porti di Civitavecchia, Olbia e Genova una richiesta dettagliata degli importi realmente percepiti dalla Tirrenia e sulle somme versate;

secondo la denuncia la Tirrenia, sfruttando la posizione dominante determinata anche dal regime di sovvenzioni di cui gode, solo nell'ultima stagione turistica avrebbe incassato dai passeggeri somme non dovute per oltre un miliardo e 400 milioni —:

come intenda intervenire, una volta concluso l'accertamento, nei confronti di una società alla quale vengono annualmente corrisposti dallo Stato finanziamenti tutt'altro che irrilevanti;

cosa intenda fare a proposito delle tasse portuali in oggetto tenuto conto che la Comunità europea ha recentemente censurato l'applicazione di un immotivato balzello ai passeggeri di navi impiegate in cabotaggio europeo;

se non ritenga opportuno in ogni caso, alla luce di quanto accaduto, imporre che venga attuata la vendita di biglietti in condizioni di piena trasparenza che consentano agli interessati di poter verificare con certezza le voci riportate sui biglietti di transito. (4-32421)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazione a risposta scritta:

NAPOLI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi si sono riaccese le luci sull'ateneo di Messina;

sono stati effettuati 37 arresti per un mercato controllato, in buona parte, dalla mafia calabrese: mercato dei titoli di studio, traffico di droga e gestione degli appalti;

i crimini perpetrati all'interno dell'Università di Messina sono relativi al periodo dal 1976 ad oggi;