

nian Institution e l'Università di Harvard, si sono ritirate dal progetto rivolgendo i loro finanziamenti per la costruzione di telescopi in luoghi ritenuti migliori;

l'Istituto Max Planck (Germania) ha annunciato l'intenzione di cercare altri siti più adatti per il suo telescopio e il suo probabile ritiro dal progetto entro il 2002;

50 astronomi di Università come Oxford, Cambridge, Edimburgh, Glasgow, Durham, Manchester, Liverpool, Sussex, eccetera e diversi membri della comunità scientifica internazionale, la « Society for Conservation Biology » e la « Scientists for the Preservation of Mt. Graham » hanno firmato un appello per la salvezza della montagna sacra chiedendo di « trovare un luogo alternativo per costruire i telescopi così che siano preservati un ambiente naturale unico al mondo e la sacralità di Mt. Graham »;

la costruzione dei telescopi viola in modo evidente gli accordi internazionali sottoscritti anche dal Governo italiano nelle conferenze di Rio de Janeiro e Jakarta, laddove si auspica la tutela della biodiversità e si considerano le culture tradizionali ecocompatibili quali strumenti indispensabili per la salvaguardia dell'ambiente;

la scelta di monte Graham è soprattutto legata a motivazioni economiche data la sua vicinanza alle strutture dell'Università dell'Arizona, ma esistono altri siti adatti ad ospitare il progetto,

impegna il Governo:

a vincolare il finanziamento del Large Binocular Telescope alla scelta di un luogo diverso da Mt. Graham, scelta da effettuarsi nel rispetto biologico dei siti e senza violare la cultura e i sentimenti religiosi delle popolazioni interessate.

(1-00016) « Cento, Pecoraro Scanio, Boato, Cima, Zanella, Bandoli, Battaglia, Benvenuto, Giovanni Bianchi, Bielli, Calzolaio, Cordoni, Crisci, Titti De Si-

mone, Didonè, Duca, Giacco, Grillini, Lucidi, Lumia, Lusetti, Mantini, Panattoni, Pasetto, Luigi Pepe, Pisapia, Rocchi, Russo Spena, Ruzante, Sasso, Susini, Tucci, Vendola, Verneti ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interpellanze:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere:

le iniziative che il Governo italiano intende intraprendere per onorare i connazionali morti negli Stati Uniti d'America a seguito dell'attacco terroristico dell'11 settembre scorso;

se in particolare il Governo italiano, previa intesa con le autorità statunitensi, intenda commissionare e fare eseguire ad artisti italiani sul luogo della strage un'opera che ricordi il sacrificio dei nostri connazionali;

se il Governo, inoltre, intenda indire in Italia una cerimonia alla presenza di alte cariche dello Stato per ricordare solennemente le vittime italiane.

(2-00061) « Briguglio, Arrighi, Bellotti, Benedetti Valentini, Cirielli, Leo, Messa, Paolone ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

nella notte fra venerdì 14 e sabato 15 settembre 2001 si è abbattuto nella provincia di Napoli un violento nubifragio, che ha causato gravissimi danni sia alla

città partenopea, che a numerosissimi paesi dell'*hinterland* e particolarmente della zona vesuviana;

le copiose e violente precipitazioni hanno causato il crollo di muri di contenimento di case, nonché l'allagamento di numerosissimi terranei adibiti allo svolgimento di attività produttive e più segnatamente alle confezioni di abiti, con gravissime conseguenze di carattere economico per i titolari delle aziende;

le colture, con particolare riferimento alle viti, hanno subito danni ingentissimi, compromettendo l'imminente raccolto di ottobre;

i comuni di Terzigno, Castellammare di Stabia, Ottaviano, Poggiomarino, San Giuseppe Vesuviano, Palma Campania, San Gennaro e quasi tutti i Comuni che gravitano nell'area Nolana, a seguito di tale gravissimo evento, si trovano in gravissime difficoltà anche per la regolare ripresa delle attività pubbliche e private;

in siffatto contesto, come capitato nella città di Napoli, le conseguenze sono state molto gravi, sia per il precario assetto idrogeologico più volte denunciato, senza che sia stato posto in essere nell'ultimo decennio alcun intervento riparatore, sia per la insufficiente organizzazione della Protezione civile, che ha determinato interventi non rapidi e comunque tardivi;

più specificamente molte sono state le proteste dei cittadini che non riuscivano a contattare le prefetture ed i vigili del fuoco, sia per il limitato numero delle utenze telefoniche disponibili e sia per la mancanza di numeri verdi —;

se non intenda dichiarare, oltre che per la città di Napoli, anche per la provincia, lo stato di calamità naturale, con tutto ciò che ne consegue;

non intenda, altresì, programmare con la massima urgenza un decisivo intervento finalizzato a rendere meno precario l'attuale assetto idrogeologico della provincia di Napoli;

se non, intenda, infine, organizzare in modo più efficace il servizio di Protezione civile sì da rendere più proficui gli interventi degli addetti, con particolare riferimento ai vigili del fuoco.

(2-00062)

« Cola ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

OLIVIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i giornali locali del Trentino-Alto Adige nei giorni 12/13/14 agosto hanno riportato la notizia dell'accordo quadro firmato dal Presidente del Consiglio e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la regione Veneto per la realizzazione delle infrastrutture del nord-est;

più precisamente per quanto riguarda il Trentino-Alto Adige si legge che il Governo si impegna ad attivare le procedure necessarie per la realizzazione della Valdastico Nord tra Piovene Rocchette, ritenuta opera prioritaria rispetto alla costruzione del tunnel ferroviario del Brennero;

la realizzazione della Valdastico coinvolge territorialmente la regione Trentino-Alto Adige che però non è stata coinvolta nella sottoscrizione dell'accordo quadro —;

quali siano le motivazioni attraverso le quali il Governo ha stabilito le priorità per le infrastrutture del nord-est e in modo particolare per la regione Trentino-Alto Adige, alla luce del fatto che indiscutibilmente è sicuramente prioritaria la realizzazione del tunnel del Brennero mentre risultano discutibili le imposizioni e le cosiddette altre priorità con riferimento all'Autostrada Alemagna e Valdastico;

per quale ragione un accordo quadro delle infrastrutture riguardanti il nord-est e quindi non solo la regione Veneto ma anche il Friuli-Venezia Giulia e le province autonome di Trento e di Bolzano non

venga definito e pattuito con il concorso di tutti gli Enti locali regionali e provinciali interessati anziché con la sola regione Veneto —:

se sia a conoscenza della competenza primaria legislativa in materia di urbanistica di disciplina del territorio in capo alle province autonome di Trento e di Bolzano, competenza che non hanno le regioni a statuto ordinario;

se quindi non ritenga quantomeno necessaria una doverosa previa concertazione con i titolari di tale esclusiva competenza normativa;

se non ritenga che il comportamento « decisionista » sicuramente centralista indurrà le Regioni e in particolare le province autonome di Trento e di Bolzano a una tutela delle precipue potestà statutarie, mediante lo strumento del conflitto di attribuzione innanzi alla Corte Costituzionale;

se sia a conoscenza del comma 5 dell'articolo unico del cosiddetto disegno di legge Lunardi che ha avuto la prima lettura in Senato il 3 agosto 2001 nel quale si fa esplicita riserva e valenza delle competenze primarie delle regioni e delle province a statuto speciale;

se ritenga doveroso il Presidente del Consiglio dei ministri o comunque il ministro competente un urgente incontro con le province autonome di Trento e di Bolzano per dissipare ogni dubbio e questione vista la rilevanza della materia in discussione e anche alla luce della dichiarata disponibilità a tal l'uopo dei Presidenti delle province autonome;

quali siano gli atti e la volontà del Governo al fine di accelerare al massimo il rinnovo della concessione all'Autostrada del Brennero Spa, elemento indispensabile per concretizzare effettivamente la realizzazione del tunnel ferroviario del Brennero. (5-00182)

OLIVIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture*

e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

l'Autostrada del Brennero ha affrontato, in modo innovativo e nel rispetto dell'ambiente, il problema del traffico che lungo questa arteria è in continuo aumento. L'incremento è superiore alla media nazionale e gli studi più attendibili prevedono anche per i prossimi anni un forte aumento del traffico. Considerando l'arco temporale dei prossimi 15 anni, si attende un aumento di oltre il 50 per cento per il traffico merci e del 25 per cento per il traffico passeggeri. Queste previsioni e la situazione dei sistemi di trasporto esistenti creeranno, già nel medio periodo, problemi non superabili e quindi proteste, manifestazioni e, come diretta conseguenza, danni per l'economia. Nel breve e medio periodo si sta puntando sull'utilizzo della capacità residua della ferrovia, che, dopo l'ultimazione della galleria di Fleres, è sufficiente per i prossimi anni. Per il lungo periodo, sembra percorribile un'unica via, e cioè la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta capacità sull'asse del Brennero tra Monaco e Verona, con una galleria di base del Brennero tra Innsbruck e Fortezza di complessivi 56 km circa, di cui la metà in territorio austriaco e la metà in territorio italiano. Il costo ipotizzato dell'opera, in base alle indagini tecniche già svolte ed ai progetti elaborati successivamente, è stimato in circa 10.000 miliardi di lire. Il futuro sull'asse del Brennero sembra che possa essere garantito solo attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta capacità;

il Parlamento italiano ha inserito nelle leggi finanziarie per gli anni 1997 e 1998 norme che, anche all'estero, vengono considerate con grande attenzione ed interesse. Si sottolinea che tali norme furono approvate con larghissima maggioranza, con l'apporto convinto e fattivo delle opposizioni di allora. Le norme citate non costituiscono solo una autorizzazione alla Società Autostrada del Brennero ad accantonare proventi destinati al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ma costitui-

scono un invito non eludibile ad attivarsi nella direzione dell'intermodalità. Il corollario necessario è costituito dalla proroga della concessione all'A22 per un congruo periodo che possa finanziare e garantire la realizzazione dell'opera più importante costituita dalla nuova linea ferroviaria attraverso il Brennero, e cioè dalla galleria di base. Il c.d. « Modello Brennero », che prevede il finanziamento di opere ferroviarie da parte dell'Autostrada del Brennero S.p.a. attraverso la concessa proroga della concessione, trova il suo fondamento nella legge 662 del 1996;

la Società Autostrada del Brennero ha presentato nel giugno 1998 il Piano economico finanziario e quello d'investimento: era prevista una proroga di 55 anni della concessione di esercizio, che consentiva un accantonamento di 5000 miliardi per la Ferrovia. Negli esercizi finanziari 1998, 1999 e 2000 la Società ha accantonato per il fondo destinato all'infrastruttura ferroviaria, su esplicito invito del Ministero del Tesoro, la somma di 230 miliardi (la quasi totalità dei suoi utili) ed a decorrere dal 1° gennaio 1998 versa allo Stato un canone di concessione più alto del 30 per cento rispetto al precedente, invece, la procedura di proroga della concessione è ancora in attesa di attuazione. Lo Stato ha approvato attraverso l'Anas l'atto aggiuntivo che proroga di 30 anni (fino al 2035) l'attuale concessione, ma deve ancora emanare il Decreto Interministeriale di attuazione;

nel marzo 2000 presso il ministero dei lavori pubblici è stato consegnato il « Piano finanziario rimodulato al 2035 », come richiesto dal Governo, ove è prevista una proroga di 30 anni. Gli accantonamenti per la ferrovia ammontano a 3000 miliardi;

l'amministratore dell'Anas ha firmato un primo « parere tecnico » favorevole alla realizzazione delle opere stradali a fine giugno 2000;

nel corso del mese di agosto 2000 l'Autostrada del Brennero ha consegnato al ministero dei lavori pubblici ed all'Anas

il parere del prof. Sabino Cassese, che attesta la piena compatibilità della normativa speciale italiana per l'Autobrennero (LL 662/96 e 449/97) con la normativa europea in tema di proroga delle concessioni;

nel mese di ottobre 2000 funzionari della Di.co.ter ed il responsabile dell'Ufficio Legislativo del Ministro dei lavori pubblici si sono recati a Bruxelles presso il responsabile dell'Ufficio Mercato Interno della Commissione europea professore Mattera;

il 10 novembre 2000 è stato formulato dall'Ufficio Legislativo del Ministro dei Lavori Pubblici il parere favorevole alla proroga e l'atto aggiuntivo di proroga è stato firmato dall'Anas e dall'Autostrada del Brennero in data 18 gennaio 2001. Il Ministro dei lavori pubblici a febbraio ha trasmesso ufficialmente gli atti a Bruxelles, per richiedere alla Commissione Europea un parere preventivo di compatibilità del provvedimento con la normativa europea. Lo ha fatto con una nota ampiamente positiva che sottolinea gli interessi pubblici vitali come la circolazione delle persone e delle merci, la tutela dell'ambiente, il potenziamento delle infrastrutture in un'area che ne ha particolarmente bisogno. Si annota infine che lo scorso aprile il Ministro Nesi ha scritto al Presidente Prodi una lunga lettera in cui si dà sostegno all'Autostrada del Brennero —:

se sia a conoscenza del contenuto della presente interrogazione;

se condivida la portata innovativa del modello Autostrada del Brennero che consentirebbe la realizzazione in tempi ragionevoli di una nuova arteria ferroviaria, altrimenti difficilmente funzionabile, strategica per il movimento di persone e merci tra il Nord e il Sud dell'Unione Europea;

se non ritenga indispensabile la necessità di un ferreo e deciso intervento del Governo italiano in sede europea affinché venga concessa la proroga della concessione, anche per sanare una grave disparità di trattamento;

se non ritenga indispensabile coinvolgere, con le iniziative che riterrà più idonee, il Presidente della Comunità Europea Prodi, i Commissari Bolkestein e De Palacio che già più volte hanno manifestato la loro disponibilità ed hanno apprezzato l'insieme dei vantaggi connessi al modello Autobrennero. (5-00188)

Interrogazioni a risposta scritta:

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, GERMANÀ, D'ALIA, CRIMI e NARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la città di Messina è capoluogo di una provincia che comprende 108 comuni, con un territorio esteso ed articolato e con una popolazione che per numero la rende la dodicesima d'Italia;

le esigenze sono svariate e notevoli così, come, conseguentemente, la necessità di interloquire con immediatezza con i vari uffici, enti ed istituzioni;

come purtroppo è noto la qualità della vita è inferiore a quella del resto del paese soprattutto per la complessiva situazione economica e per la cronica carenza di infrastrutture e di investimenti idonei;

occorre fare ogni sforzo per migliorare la qualità della vita per i residenti nel meridione d'Italia mettendo le amministrazioni locali in grado di interloquire rapidamente, direttamente e comunque meglio di oggi con i rappresentanti degli Enti statali di riferimento anche per evitare la sensazione « psicologica » dell'abbandono che nel tempo soprattutto gli isolani hanno, forse a buona ragione, avuto e coltivato;

parecchi Enti avevano sede a Messina (Marinarsen, Marisicilia, ospedale Militare) e, in forza di revisione delle strutture, sono stati trasferiti a Palermo, a Catania, ad Augusta o in altri centri dell'isola;

occorre invertire tale tendenza e fare in modo che le amministrazioni locali (comuni e province) abbiano contatti diretti e rapporti immediati;

di recente alcune situazioni di emergenza hanno riguardato aperture di svincoli autostradali, manutenzione di ponti e strade e quindi la competenza dell'Ente nazionale per le strade (già Anas) che purtroppo non ha sede, né sportelli a Messina e con cui, quindi, si interloquisce con qualche difficoltà e molti « filtri » —:

se, alla luce di quanto sopra, non si ritiene di costituire a Messina una sede distaccata dell'Ente nazionale per le strade (già Anas) o quanto meno uno sportello dello stesso Ente. (4-00715)

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, D'ALIA, NARO, GERMANÀ e CRIMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la rete ferroviaria del meridione d'Italia e della Sicilia in particolare è certamente inadeguata alle esigenze di una società moderna e civile;

l'arretratezza delle strutture, la mancanza di reali programmi di sviluppo e, quasi, l'abbandono si percepiscono in modo evidente;

a volte sembra addirittura che le richieste di intervento, seppure legittime, vengano ascoltate con sufficienza e esitate, pochissime volte, come « concessioni »;

si parla ancora di completamento del raddoppio delle linee ferroviarie (altrove forse siamo giunti alla « quadruplicazione ») almeno nelle tratte che collegano le più grandi città e non si riesce a tramutare le parole in fatti;

ancora oggi Palermo, Catania e Messina non sono collegate con il doppio binario e la linea ferrata corre per lunghi tratti tra la spiaggia ed i centri rivieraschi

condizionando molto lo sviluppo turistico e commerciale di quelli e la stessa qualità della vita dei cittadini;

i precedenti Governi di centro-sinistra a fronte di vuote promesse si sono di fatto disimpegnati rispetto al programma enunciato;

il nuovo Governo ha dichiarato più volte che lo sviluppo del sud è imprescindibile per lo sviluppo dell'intero Paese e che gran parte del percorso muove dalle infrastrutture;

quali determinazioni intendano adottare in merito alla questione e, in particolare, se rientri tra le opere da realizzare con priorità il completamento del raddoppio binario ferroviario Messina-Palermo e Messina-Catania, con il connesso spostamento della linea ferrata a monte dei centri abitati in modo da consentire agli stessi l'affaccio diretto a mare con conseguente notevole beneficio per lo sviluppo turistico, economico e commerciale, peraltro secondo programmi già concordati con le amministrazioni locali interessate. (4-00716)

RUSSO SPENA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la provincia di Napoli è stata investita da un violento nubifragio nella notte di venerdì 15 settembre;

una pioggia di 100 millimetri, nella zona orientale, e di 150 millimetri, nella zona occidentale, è caduta su Napoli, dalle 3.30 fino alle 6 del 15 settembre: in poco più di due ore, una quantità di acqua compresa tra un quintale e un quintale e mezzo è precipitata su ogni metro quadro della città. Considerando che la pioggia che cade su Napoli in un anno è pari a circa 900 millimetri, il nubifragio, in poco più di due ore, ne ha scaricato la nona parte, provocando gli ingenti danni in seguito ai quali il sindaco Iervolino ha chiesto la stato di calamità naturale;

la pioggia caduta in poco più di 2 ore è stata la più elevata fra quelle registrate dal 1866 presso l'Osservatorio Meteorologico del Dipartimento di Geofisica e Vulcanologia dell'Università Federico II, al centro della città. Le piogge catastrofiche storiche di un'intera giornata sono comparabili o addirittura inferiori a quelle cadute recentemente in appena due ore. È stato veramente un impulso di pioggia violentissimo mai registrato dal 1866;

dopo tre giorni, le dimensioni del disastro sono ancora più nitide nella loro gravità. Una stima dei danni è ancora indecifrabile, ma dalle decine di miliardi del primo giorno si è passati a centinaia. I quartieri maggiormente colpiti dal nubifragio, a Fuorigrotta, a Soccavo, a Bagnoli, a Poggioreale;

sono 240 in tutto le famiglie sgomberate: 182 hanno trovato una soluzione individuale, 37 sono ora in albergo, 12 in strutture di circoscrizione e 9 in strutture comunali. Dieci le scuole allagate, nel comune di Napoli, nelle quali sono in corso verifiche;

due sono state le vittime e numerosi risultano le persone ferite;

nei comuni dell'area flegrea, Pozzuoli, Bacoli, Quarto e Monte Di Procida, i sindaci hanno richiesto lo stato di emergenza a causa dei gravi danni subiti dal territorio; analoga richiesta è stata inoltrata dai sindaci di Nola, di Castellammare e di altri comuni campani —:

se la Protezione Civile sia stata messa in grado di intervenire tempestivamente e quali ulteriori misure stia intraprendendo per salvaguardare la sicurezza del territorio e quella dei cittadini;

quali misure intendano intraprendere per la messa in sicurezza del territorio del comune di Napoli e della regione Campania alla luce di disastri ambientali ricorrenti (vedi Sarno, Quindici, Cervinara);

se non ritengano di voler intraprendere tutte le iniziative per l'annullamento del Vertice Nato, previsto per il 26 e 27

settembre a Pozzuoli, alla luce dei gravi danni arrecati dal nubifragio di sabato scorso a tutto il territorio campano, così come richiesto dalle istituzioni locali.

(4-00717)

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, D'ALIA, GERMANÀ, NARO e CRIMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sempre più spesso si sente dire che, in un programma di ristrutturazione delle ferrovie e per rispondere ad esigenze di carattere economico, verrà eliminato il trasporto di passeggeri su treni nell'attraversamento dello Stretto di Messina;

conseguentemente, i passeggeri dovrebbero scendere dal treno a Messina (o Villa San Giovanni), attraversare lo Stretto su mezzi appositamente predisposti e, quindi, riprendere il treno; tale soluzione comporterebbe disagi di certo insostenibili, tenuto conto delle difficoltà obiettive (orari, trasporti, attese...) e soggettive (età, stato di salute, bagagli...);

l'attraversamento dello stretto sul treno si effettua oggi con tempi da secolo passato, e appare inverosimile che si individuino una soluzione del problema tale da accelerare (forse) i tempi, ma da creare difficoltà e ostacoli che faranno rimpiangere, se attuati, quelli odierni;

in ogni caso, poi, si accentuerebbe la divisione del territorio nazionale, che da fisica sarebbe anche psicologica, come già è per altre questioni (autostrade, raddoppio binario ferroviario, aeroporti, sistema dei trasporti in genere);

la determinazione di cui si parla, sembrerebbe peraltro in modo implicito, allontanare la definizione del progetto di massima del ponte sullo Stretto, in chiara contraddizione con l'accelerazione data negli ultimi tempi al relativo *iter*;

il precedente Governo ha maldestramente negato l'esistenza di tale programma e, comunque, nulla ha fatto per tutelare le esigenze dei viaggiatori —

per il caso in cui la notizia dovesse risultare vera, se non ritengano di riesaminare la questione e rivedere le determinazioni adottate, per garantire l'effettivo rispetto delle reali esigenze degli utenti facendo coincidere, semmai, la realizzazione di tale progetto con la realizzazione del ponte sullo stretto lungo il quale di certo è previsto il transito dei treni;

se non ritengano inoltre e comunque, proprio nell'ottica del rispetto dell'utenza, di migliorare l'attuale servizio (qualità delle vetture, *comfort* di viaggio, rispetto di orari, assistenza ai passeggeri in viaggio e in stazione), dato che il treno deve servire al passeggero e non viceversa. (4-00719)

GAZZARA, STAGNO D'ALCONTRES, D'ALIA, GERMANÀ, NARO e CRIMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la città di Messina, porta della Sicilia, paga ormai da troppi anni un costo altissimo per garantire il transito (in entrata ed in uscita) alle vetture che devono raggiungere altri siti isolani o « continentali » attraverso lo Stretto;

si tratta di quattro milioni cinquecento mila veicoli (circa) di cui un milione ottocento mila (circa) rientrano nella categoria del cosiddetto « gommato pesante »;

da tempo Messina rivendica il diritto ad un risarcimento per l'assoggettamento costante di parte del territorio comunale ad un passaggio obbligato di un fiume di vetture con il conseguente complessivo deterioramento della qualità della vita dei cittadini;

nell'attesa, ormai piena di speranza, della realizzazione del ponte sullo Stretto che convoglierà direttamente i mezzi motorizzati lungo le arterie di destinazione evitando l'attraversamento della città e nell'attesa della realizzazione di nuovi svincoli e approdi, utili comunque a disintossicare dall'attuale, insostenibile stato

le arterie cittadine, vi sono delle strade che pur insistendo nel centro della città, di fatto rappresentano una logica prosecuzione delle autostrade quali assi viari di collegamento tra quelle e gli approdi per il traghettamento;

lungo tali percorsi, però, a meno di una considerazione adeguata alla peculiarità del problema, la competenza a controllare il traffico spetterebbe ai vigili urbani, con conseguente notevole impegno per il comune che deve destinare uomini, mezzi e risorse senza potersi avvalere del supporto della Polizia stradale, competente, invece, lungo le autostrade e gli assi viari di collegamento con le stesse;

la questione appare risolvibile attraverso un raccordo permanente tra il sindaco della città ed il prefetto (che già l'ha sottoposta all'attenzione del ministro) utile a disciplinare al meglio anche, ma non solo, sotto il profilo « economico », l'impiego di uomini e mezzi —:

se, alla luce di quanto sopra, non si ritenga che sul tratto di strada urbana che attraversa la città di Messina collegando gli svincoli autostradali con gli approdi per il traghettamento il controllo dei mezzi possa rientrare anche nella competenza della Polizia stradale e che per l'effetto si ponga in essere un raccordo permanente tra il sindaco della città e il prefetto.

(4-00720)

RAVA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la Cementir spa, ora Arquata Cementi, il 4 novembre 1986 richiedeva al Corpo delle Miniere di Torino la concessione mineraria per lo sfruttamento di una miniera di marna cementizia in località Monte Bruzzetta comune di Voltaggio (Alessandria) in alternativa alla concessione allora in uso, denominata *Monte delle Rocche* — comune di Voltaggio (Alessandria) via di esaurimento, al fine di consentire il prosieguo dell'attività produttiva del cementificio di Arquata Scrivia (Alessandria);

all'interno dell'area di concessione della nuova miniera insistevano ed insistono le sorgenti dell'acquedotto del comune di Carrosio (Alessandria) ed in parte quelle del comune di Gavi;

la concessione, rilasciata dal Corpo delle Miniere di Torino, venne subordinata alla costruzione di un nuovo acquedotto, in accordo con i comuni sopra citati, da realizzarsi a cura della Cementir;

nel 1997 la concessione scade senza che fosse mai iniziata la coltivazione della miniera;

il procedimento di rinnovo della concessione è stato dichiarato concluso, nonostante il dissenso ampiamente espresso dai comuni di Gavi e Carrosio, tramite apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 4 agosto 1999;

tale decreto del Presidente del Consiglio dei ministri vincola a precise prescrizioni il rinnovo della concessione e stabilisce che la verifica puntuale dell'adempimento delle suddette prescrizioni spetta al Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio;

tra le prescrizioni è previsto testualmente « che l'opera di presa dell'acquedotto alternativo deve essere posizionata all'esterno del Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo »;

nell'attuale progetto, approvato dalla regione Piemonte, l'acquedotto alternativo risulta posizionato all'interno del Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo, in evidente e palese violazione del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, e che la Regione autorizzandone l'esecuzione con propria deliberazione di Giunta del 23 aprile 2001, ha demandato alla Presidenza del Consiglio dei ministri la valutazione relativa al posizionamento delle opere di presa, senza alcuna considerazione delle posizioni nettamente contrarie ampiamente espresse dagli Enti locali interessati (comuni di Gavi, di Carrosio, della comunità montana Alta Valdiemme ed Alto Ovadese, del Parco

Naturale delle Capanne di Marcarolo e l'Azienda sanitaria locale 22 di Novi Ligure);

la Presidenza del Consiglio dei ministri — dipartimento per il coordinamento amministrativo — in data 20 luglio 2001, con semplice nota a firma del segretario generale, invitava la regione Piemonte a dare corso ad ulteriori adempimenti per la realizzazione dell'acquedotto in parola, con le opere di presa posizionate all'interno del Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo, attestando la mancanza del rispetto delle prescrizioni stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 agosto 1999 vincolanti per il rilascio delle concessioni;

risulta singolare che una nota del segretario generale del dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio, possa superare una condizione espressamente riportata in un decreto del Consiglio dei ministri —:

se non ritenga necessario sospendere la procedura amministrativa di autorizzazione alla esecuzione dell'acquedotto di cui in premessa, che risulta in palese difformità alle condizioni previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 4 agosto 1999;

se non ritenga opportuno avviare una approfondita consultazione con le comunità locali interessate, con l'obiettivo di pervenire ad una soluzione condivisa ed ambientalmente compatibile. (4-00731)

* * *

AFFARI ESTERI

Interrogazione a risposta scritta:

MARAN e MARTELLA. — *Al Ministro degli affari esteri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il Sottosegretario agli Esteri, Roberto Antonione, ha annunciato nei giorni scorsi a Gorizia che « Roma, Firenze e Venezia sono tra i possibili obiettivi sensibili del

terrorismo islamico, in caso di ritorsione per un eventuale attacco militare americano »;

dopo la richiesta di chiarimenti rivolta al Governo dai sindaci di Firenze, Leonardo Domenici, e Venezia, Paolo Costa, la Farnesina ha precisato che il Sottosegretario si è limitato a rispondere (ipoteticamente), « nel contesto ipotetico della domanda » rivoltagli da un giornalista locale, « che ove i terroristi avessero voluto colpire con clamore l'Italia, presumibilmente avrebbero potuto farlo in città italiane maggiormente note a livello mondiale »;

il Sottosegretario ai beni culturali, Vittorio Sgarbi, è tornato oggi sull'argomento dichiarando che gli Uffizi, i musei Vaticani e Venezia « sono tutti possibili obiettivi di attacchi terroristici in quanto simbolo dell'occidente » —:

se queste affermazioni sono basate su effettivi riscontri o sono semplicemente delle supposizioni troppo liberamente espresse dai sottosegretari citati;

se, in questo ultimo caso, non convengano sull'opportunità che i rappresentanti del Governo si attengano ad una maggiore responsabilità nel lanciare messaggi di questo genere che rischiano di creare inutile allarmismo nei cittadini;

se non ritengano invece, nel caso in cui il Governo fosse in possesso di riscontri concreti, di informare direttamente i sindaci delle città interessate. (4-00725)

* * *

AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO

Interrogazione a risposta orale:

LION. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'ordinanza del Ministro dell'interno 23 giugno 1999, n. 2992 (smaltimento dei rifiuti nel territorio della città di Roma e