

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

BATTAGLIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

lo scorso 10 giugno, trentotto persone disabili, in viaggio da Portoferraio a Piombino su un traghetto della compagnia Toremar, sono stati costretti a percorrere l'intero viaggio rinchiusi nella stiva del traghetto in quanto impossibilitati ad utilizzare l'ascensore fuori uso da 10 giorni;

le condizioni meteorologiche hanno aggravato il disagio e determinato malori tra i disabili e gli accompagnatori, senza che il personale della compagnia fosse in grado di disporre alcun intervento per lenire i disagi;

lo stesso giorno altri viaggiatori disabili, imbarcati su un traghetto della stessa Compagnia, hanno vissuto disagi analoghi, costretti ad arrampicarsi a braccia lungo le scale per salire sul ponte;

detta compagnia ha manifestato im-preparazione, incuria e disorganizzazione, e soprattutto incapacità a garantire un regolare trasporto di persone disabili, nonostante un preavviso di circa un mese —

quali iniziative urgenti intenda assumere per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini disabili sulle linee di trasporto via mare. (4-00044)

RISPOSTA. — *I fatti evidenziati, occorsi il 10 giugno 2001, riguardano le unità « Oglasa » e « Liburna » della società TO.RE.MAR.*

i cui ascensori sono rimasti temporaneamente fuori servizio a causa di guasti.

Secondo quanto riferito dai responsabili di detta società, gli ascensori installati a bordo delle navi non rientrano, per le particolari operazioni operative, nella produzione di serie e, conseguentemente, si possono talvolta presentare difficoltà nel reperimento dei pezzi di ricambio per la riparazione dei guasti, spesso causati dalle continue sollecitazioni agli impianti stessi determinate dalle avverse condizioni meteorologiche marine.

La manutenzione di tali impianti è affidata ad una ditta specializzata che, per i suddetti motivi tecnici, non sempre può eseguire tempestivamente i lavori necessari per la riattivazione del servizio.

Tale situazione si è verificata per il guasto dell'ascensore della motonave « Oglasa » che ha comportato la ricostruzione del pezzo fuori uso, con inevitabile allungamento dei tempi tecnici di riattivazione del servizio.

Il fermo dell'ascensore della motonave « Liburna », causato sempre dalle cattive condizioni del mare occorse il 9 giugno 2001, è stato invece risolto nell'arco delle ventiquattr'ore.

Relativamente al fatto che alcuni passeggeri disabili avrebbero viaggiato a bordo delle proprie auto alloggiate nel garage della motonave « Oglasa », la società TO.RE.MAR. ha fatto presente di aver comunicato in tale occasione agli accompagnatori del gruppo di disabili la possibilità di imbarcarsi su altra nave della medesima società la cui partenza era prevista entro breve.

Tale offerta non è stata accolta dagli accompagnatori preoccupati di evitare ai loro assistiti successive soste in banchina.

In tale occasione risulta che il personale di bordo abbia fornito la massima assistenza possibile. Una parte dei ragazzi disabili è stata accompagnata ai soprastanti saloni passeggeri per mezzo di un ascensore di servizio mentre quelli in carrozzina sono rimasti nel locale garage all'interno dei loro automezzi.

Un ampio spazio è stato comunque lasciato intorno ai mezzi stessi per permettere ai disabili di muoversi autonomamente in caso di necessità ed essere trasportati nel locale di igiene loro riservato. Per assicurare la ventilazione del locale garage sono stati mantenuti accesi gli impianti di aereazione e tre marinai di bordo, a turno, sono stati presenti per garantire l'incolumità dei passeggeri.

La struttura amministrativa di questo ministero che vigila sull'attività delle società del gruppo Tirrenia è peraltro intervenuta anche in precedenti occasioni sulla società TO.RE.MAR. al fine di fare assumere alla medesima le misure atte a garantire una maggiore tempestività dei necessari interventi tecnici in caso di guasti agli ascensori.

Si fa, infine, presente che le unità della società TO.RE.MAR. sono state dotate, sin dal 1991, degli apparati necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

il comune di Parma e l'Anas avevano, nel gennaio 1998 presentata al ministero dell'ambiente richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi della legge n. 349 articolo 6, relativamente al progetto della Tangenziale ovest di Parma;

successivamente nell'agosto 1999, la nuova amministrazione insediatasi, nella

persona del sindaco di Parma, ha comunicato al Ministero dell'Ambiente il ritiro della domanda di valutazione di impatto ambientale per consentire la riprogettazione della citata strada con diverso tracciato comunicando che avrebbe riaperto la procedura relativa alla pronuncia di compatibilità ambientale sul nuovo tracciato;

nel mese di luglio 2000 il comune approvava un nuovo progetto senza però corredarlo della necessaria Valutazione d'impatto ambientale, adducendo come motivazione che l'opera in progettazione non necessitava di V.I.A. in quanto non rientrante nelle opere soggette a tale normativa. In specifico l'amministrazione comunale di Parma, con delibera 6 luglio 2000 approvava il nuovo progetto di tangenziale ovest di Parma denominandolo « Strada urbana di collegamento tra la strada statale 62 della Cisa e la strada statale 9 via Emilia »;

nel frattempo il Comitato di cittadini di Fognano (località interessata all'attraversamento della nuova arteria) ha inviato una dettagliata lettera al Ministro dell'ambiente sottolineando i rischi per la salute di un'opera che passa a pochi metri dalle abitazioni, che l'interrogante condivide appieno;

la regione Emilia Romagna, con nota del 27 febbraio 2001 a conoscenza del ministero dell'ambiente, ha sottolineato che non ci sono i presupposti per una esclusione della VIA nazionale alla tangenziale ovest di Parma e che l'opera rientra nelle categorie individuate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 377/88 come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1998;

rilevato che i lavori sono attualmente in corso senza che il comune di Parma abbia fatto esperire alcuna procedura di VIA nazionale o regionale;

il ministero dell'ambiente con nota n. 3826/VIA/A.O.13.G del 23 marzo 2001 ha comunicato al comune di Parma che

« l'opera in parola deve essere assoggettata alla procedura di VIA di competenza statale e che, pertanto i lavori di realizzazione della stessa devono essere sospesi in attesa della necessaria pronuncia di compatibilità ambientale »;

vista l'ordinanza del 24 maggio 2001 del Ministro dell'ambiente indirizzata al comune di Parma che invita a « sospendere i lavori relativi all'esecuzione dell'opera onde evitare, in attesa del regolare svolgimento della procedura di VIA, ex articolo 6 della legge n. 349 del 1986, si verificchino danni gravi ed irreversibili al sistema dell'area interessata;

constatato che il comune di Parma, a tutt'oggi, non ha ancora avviato la procedura di VIA e non ha sospeso i lavori —

se il Ministro interrogato non ritenga di intervenire urgentemente verso il comune di Parma per far rispettare l'ordinanza che ordinava la sospensione dei lavori della tangenziale di Parma « con effetto immediato » per avviare la necessaria procedura di valutazione d'impatto ambientale dell'opera stessa;

se non ritenga di dover difendere i diritti alla salute dei cittadini coinvolti che rischiano notevoli danni a seguito della costruzione di questa opera senza l'effettuazione della VIA. (4-00110)

RISPOSTA. — In data 3 luglio 2001 il TAR Emilia Romagna Sezione di Parma ha disposto la sospensione del provvedimento emanato dal Ministro dell'ambiente con ordinanza del 24 maggio 2001 recante la sospensione dei lavori della tangenziale ovest di Parma, accogliendo il ricorso presentato dal comune di Parma notificato in data 11 giugno 2001.

Il TAR ha disposto la sospensione del provvedimento con l'ordinanza n. 176/2001, in quanto ha ritenuto che « il ricorso appare assistito dal presupposto del probabile esito favorevole della causa atteso che l'opera in parola costituisce una "strada urbana di scorrimento" sulla base della definizione dell'articolo 2 del codice della strada; rilevato, pertanto, che l'opera in

parola, al momento della sua approvazione non era soggetta alla procedura di VIA, in quanto la direttiva CEE 85/337/CEE non è autoesecutiva per le categorie di opere cui appartiene quella in oggetto; considerato altresì che il danno derivante dalla sospensione dei lavori appare più grave di quello conseguente al completamento dell'opera... ».

Successivamente, con nota n. 8405/VIA/A.0.13.G: il Servizio VIA del Ministero dell'ambiente ha invitato l'Avvocatura Generale dello Stato a proporre appello al Consiglio di Stato avverso tale ordinanza. L'udienza è fissata per il 25 settembre 2001.

La regione Emilia Romagna si è costituita ad adiuvandum per sostenere le ragioni del Ministero dell'ambiente e la provincia di Parma ha annunciato l'intenzione di procedere anch'essa ad una analoga costituzione in giudizio.

Nelle more di quanto sopra è stato richiesto all'Avvocatura dello Stato di Bologna di costituirsi in giudizio per conto del ministero a sostegno della domanda di annullamento della delibera della giunta comunale 1269/55 del 6.7.00 riguardante la realizzazione dell'opera presentata al TAR predetto dalla Soc. ing. Maggiorelli e c. S.a.S con ricorso CT 2452/2000FB, chiedendo la fissazione dell'udienza in tempi brevi.

La richiesta di sottoporre a VIA l'opera e l'ordinanza rispecchia esattamente la preoccupazione di difendere il diritto alla salute dei cittadini e, più in generale, il diritto della collettività di disporre di infrastrutture ambientalmente compatibili.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

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

il comune di Gioiosa Ionica, in data 17 novembre 2000, ha richiesto alla Società Ferrovie della Calabria la disponibilità, in base a concessione a tempo determinato o a cessione definitiva, dell'area

posta al centro dell'abitato ed attualmente occupata da impianti di servizio delle Ferrovie;

la richiesta del comune definisce tale area, insieme a quella da tempo dimessa a favore dello stesso comune, come « strategica sotto diversi profili, i più importanti dei quali sono quello urbanistico-viario e quello turistico-ambientale » in quanto l'area si configura come naturale progressione del parco urbano che è in via di realizzazione;

su una parte dell'area in questione la Società Ferrovie della Calabria in data 13 dicembre 2000 e quindi successivamente alla richiesta del comune, ha rilasciato una concessione, definita dalla stessa « precaria ed eccezionale », alla ditta come area di parcheggio e rottamazione di autobus non più in servizio;

la Società Ferrovie della Calabria con lettera del 1° febbraio 2001 afferma di non essere al momento intenzionata a procedere ad alienazione dell'area;

in data 8 maggio alcuni cittadini, invocando l'articolo 46 del decreto legislativo n. 22 del 1997, recepito dalla regione Calabria con P.C.M. 26/96 del 21 ottobre 1997, che vieta l'ubicazione degli impianti di demolizione di autoveicoli, in quanto impianti insalubri di prima classe, nei centri abitati, hanno chiesto al sindaco l'emanazione di una ordinanza di sgombero degli autoveicoli e di rilocalizzazione degli impianti al di fuori del centro urbano, accompagnando la richiesta con documentazione fotografica da cui risultano alcuni veicoli privi di targa ed assicurazione e altri in condizioni tali di vetustà che rendono difficile credere che l'area sia soltanto un parcheggio non interessato da attività di demolizione;

la demolizione di veicoli comporta problemi legati alla presenza di oli esausti, di combustibile e, molto probabilmente, di amianto nelle carrozzerie, con evidenti rischi per la salute dei cittadini e possibili danni all'ambiente;

in data 23 maggio 2001 il sopralluogo effettuato dall'Asl n. 9 non ha rilevato gli inconvenienti segnalati dall'esposto di cui sopra;

il 1° giugno 2001 è stata presentata da numerosi cittadini una petizione al sindaco che richiede lo sgombero dell'area come misura indispensabile per tutelare la salute pubblica e la sua destinazione a parco urbano —:

se sia a conoscenza di eventuali sopralluoghi dei Nuclei operativi ecologici, a suo tempo sollecitati dal sindaco e, in caso affermativo, quali ne siano state le risultanze. (4-00150)

RISPOSTA. — Si rappresenta che i problemi sollecitati nell'atto di sindacato ispettivo investono questioni di prevalente competenza delle autorità locali (regione, provincia, comune).

Tuttavia, è stata avviata l'istruttoria per l'acquisizione dei necessari elementi informativi.

Si assicura l'interrogante che, una volta acquisita la suddetta informativa, il problema sarà esaminato con ogni attenzione e si adotteranno, se necessario, le iniziative istituzionalmente demandate per la salvaguardia e l'equilibrio ambientale.

Ci si riserva, se del caso, di fornire ulteriori informazioni.

Quanto sopra, ai sensi dell'articolo 31 del regolamento della Camera dei deputati.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

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

San Marcellino è un comune dell'Agro Aversano (provincia di Caserta), zona definita dal Ministero dell'interno ad « alto rischio criminale »;

tale centro ha più di 13.000 abitanti ai quali si aggiungono circa 1.000 extracomunitari, quasi tutti irregolari;

preoccupante è il fenomeno della criminalità extracomunitaria, soprattutto albanese o tunisina, dedita perlopiù allo spaccio di stupefacenti e ai furti in appartamento, che avvengono spesso previa narcotizzazione dei derubandi;

ricorrenti sono anche gli scontri, con accoltellamenti e sparatorie, tra gruppi rivali di extracomunitari;

a fronteggiare questa situazione di vero e proprio allarme sociale vi è il solo corpo di polizia municipale;

nonostante l'abnegazione e l'encomegniabile impegno, i vigili urbani non possono garantire da soli il completo mantenimento dell'ordine pubblico, dovendo provvedere anche ai numerosi compiti d'istituto;

il territorio comunale ricade attualmente, addirittura, sotto la competenza di due diverse stazioni dei carabinieri (caso insolito): Frignano e Trentola Ducenta;

la popolazione locale è ormai esasperata ed il Consiglio comunale si è riunito in seduta straordinaria, il 4 luglio 2001, per discutere della grave questione dell'ordine pubblico e per chiedere urgenti interventi delle istituzioni preposte —:

quali iniziative intenda urgentemente intraprendere per contrastare la criminalità extracomunitaria e garantire condizioni di legalità e maggiore sicurezza ai cittadini di San Marcellino, rafforzando innanzitutto la presenza e l'azione delle forze dell'ordine. (4-00262)

RISPOSTA. — *A seguito degli episodi criminosi evocati nell'atto di sindacato ispettivo parlamentare è stata intensificata l'attività di contrasto da parte delle forze di polizia.*

Le misure di vigilanza straordinaria, disposte su tutto il territorio dell'agro aversano, hanno interessato, nello specifico, le zone periferiche del comune di San Marcellino, ove solitamente gli abitanti temono tentativi di aggressione da parte di extracomunitari di etnia kossovara e albanese. Agli stranieri identificati e non risultati in

regola con le norme che disciplinano il soggiorno in Italia, sono stati sistematicamente applicati i conseguenti provvedimenti amministrativi.

Per quanto riguarda, infine, l'iter per l'effettiva realizzazione della stazione dei carabinieri già istituita dall'arma, la locale amministrazione civica si sta adoperando per risolvere le difficoltà di carattere infrastrutturale legate ai vincoli imposti dal piano regolatore generale. Nel frattempo la prefettura di Caserta sta vagliando l'offerta di un immobile privato da acquisire in locazione.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

CRISTALDI e FRAGALÀ. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro delle comunicazioni, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

tramite il sito internet virusilgiornaleonline.com è stato diffuso un comunicato, giunto ad una quantità innumerevole di utenti, con il quale si fa riferimento ad una presunta attività della « Polizia postale » con la quale sarebbero controllati i messaggi via internet che gli italiani si scambiano. Il comunicato firmato « Fausto Cerulli avvocato penalista » fa esplicito riferimento ad un contatto che il citato penalista avrebbe avuto con un non precisato ufficio del Ministero dell'interno dal quale avrebbe ricevuto informazioni che non avrebbero potuto essere fornite se non fosse stata controllata la posta elettronica che l'interessato avrebbe inviato ad un suo cliente —:

se in effetti esista un servizio della « Polizia postale » di controllo della posta elettronica ed in caso affermativo da quali norme e regolamenti tale attività è disciplinata;

quali iniziative si intendano al fine di accertare la veridicità di quanto denunciato anche per garantire la *privacy* dei

cittadini italiani che sempre più spesso fanno uso di internet. (4-00271)

RISPOSTA. — *Il 28 giugno 2001, all'indirizzo di posta elettronica del servizio polizia Postale e delle comunicazioni del dipartimento della pubblica sicurezza, è stata trasmessa una e-mail da parte del signor Fausto Cerulli, rispondente ad un preciso indirizzo di rete.*

Questi, presentandosi in qualità di avvocato, ha richiesto consigli in merito alle iniziative da adottare relativamente ad un episodio occorso ad un proprio cliente, che avrebbe scoperto l'esistenza di un sito pornografico intestato a proprio nome.

Il citato ufficio di specialità della polizia di Stato ha fornito al signor Cerulli, che sempre in rete rispondeva con una nota di ringraziamento, le informazioni richieste.

Le notizie di presunte intercettazioni, da parte della polizia postale, sulle comunicazioni elettroniche dei cittadini italiani, apparse su quotidiani on-line, tra cui il giornale telematico citato nell'atto di sindacato parlamentare, sono del tutto infondate.

Sulle stesse, peraltro è stata inoltrata documentata informativa all'autorità giudiziaria competente.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

è stata autorizzata la costruzione di due inceneritori alimentati da combustibile derivato dai rifiuti secondo le procedure individuate dal decreto legislativo n. 22 del 1997, in località Colle Sughero a Colferro in provincia di Roma;

a parere degli interroganti nell'iter autorizzativo non sono state correttamente analizzate le condizioni ambientali dove l'impianto andrebbe ad inserirsi e non sono stati valutati tutti i parere prescritti;

in particolare si segnala come la Asl Rm/G dipartimento di prevenzione-Servi-

zio di igiene pubblica, abbia formulato in data 19 gennaio 1999, un parere negativo alla installazione dell'impianto con la seguente formulazione « si ritiene inopportuna la installazione di ulteriori fonti di inquinamento che possano aggravare la già critica situazione dell'area di Colferro Scalo »;

il sito individuato per la realizzazione dell'impianto risulta ubicato in un'area dell'ex perimetro industriale Bpd ed è limitrofo a diversi insediamenti produttivi;

nell'area del perimetro industriale ex Bpd, in gran parte limitrofo a quello individuato per la realizzazione degli inceneritori, è stata evidenziata da indagini delle competenti autorità inquirenti e sanitarie, un'attività di discarica incontrollata di rifiuti tossici e nocivi di origine industriale. L'esito dell'indagine ha rilevato altresì, la contaminazione delle acque superficiali evidenziando un alto contenuto di mercurio e un contenuto di esaclorocicloesano con valori pari a 2-3 ordini di grandezza maggiori alla concentrazione massima accettabile. La vastità del fenomeno emerso ha fatto ritenere alle competenti autorità che, quelle emerse, fossero solo una parte delle aree complessivamente utilizzate come discarica di rifiuti tossico-nocivi e a conferma della suddetta valutazione, si rileva come, in un'area confinante con quella destinata alla costruzione degli inceneritori, siano stati rinvenuti numerosi fusti interrati contenenti residui di lavorazioni industriali;

le indagini effettuate in relazione ai possibili danni causati dall'inquinamento del terreno dovuto all'attività di discarica dei rifiuti tossici e nocivi hanno messo in evidenza un inquinamento chimico della falda superficiale con valori molto al di sopra della concentrazione massima accettabile per cui stata dichiarata la sua non idoneità per usi agricoli, mentre la falda profonda utilizzata come acqua potabile ha evidenziato la presenza di inquinanti chimici e la necessità di controlli costanti;

le varie attività produttive già presenti in zona già determinano emissioni in

atmosfera che già comportano il superamento dei limiti di ammissibilità previsti dalla legislazione vigente;

la Asl Rm/G concludeva il parere con un giudizio di inopportunità all'installazione di ulteriori fonti di inquinamento su un territorio urbanizzato e già pesantemente compromesso dal punto di vista ambientale;

malgrado il parere negativo espresso dalla Asl Rm/G la giunta comunale del comune di Colleferro in data 11 maggio 1999, autorizzava il sindaco a dare parere favorevole alla costruzione dei termovalorizzatori;

a seguito delle forti e numerose proteste ad opera dei cittadini di Colleferro il consiglio comunale in data 14 novembre 2000, ha impegnato il sindaco a richiedere la sospensione dei lavori per la costruzione degli inceneritori;

risulta all'interrogante che le autorità competenti abbiano sollecitato la sospensione dei lavori per consentire un ampio confronto con tutti i livelli istituzionali al fine di assicurare a Colleferro una soluzione del problema nel rispetto dell'ambiente e della salute dei cittadini;

in data 20 febbraio 2001, il Ministro dell'ambiente in risposta alla interrogazione n. 5-08779 dell'onorevole De Cesaris ed altri si affermava tra l'altro che: a) le autorizzazioni erano state rilasciate senza il preventivo assoggettamento alla procedura di valutazione ambientale perché nel caso in questione era di competenza regionale; b) la localizzazione degli impianti è apparsa criticabile anche perché ai piedi della collina su cui i termovalorizzatori sorgeranno sono situate una scuola materna ed elementare ed alcune abitazioni; c) il Ministero dell'ambiente era disponibile a valutare se il sito presenta i requisiti per essere inserito nell'elenco dei siti di interesse nazionale soggetti a interventi di bonifica;

se le richieste contenute nel parere igienico sanitario del Servizio-igiene pubblica dipartimento di, Prevenzione della

Asl Rm/G siano state prese in considerazione e abbiano avuto un riscontro;

se non ritenga necessario, sulla base delle considerazioni suesposte intervenire urgentemente affinché i lavori per gli inceneritori vengano sospesi per una più attenta valutazione della situazione dei luoghi;

se non ritenga necessario intervenire, sulla base della documentazione prodotta, affinché tale progetto venga definitivamente abbandonato;

quali iniziative intenda assumere per la realizzazione di un progetto di messa in sicurezza e bonifica del territorio suddetto, così fortemente inquinato dal punto di vista ambientale. (4-00125)

RISPOSTA. — Si riferisce che il Ministro dell'ambiente pro tempore ha disposto due istruttorie sul problema dei termovalorizzatori di Colleferro: la prima, del gennaio 2001, in ordine alle questioni ambientali connesse alla loro realizzazione; la seconda, del marzo 2001, intesa a valutare le eventuali possibilità di delocalizzazione o, qualora queste non fossero perseguibili, per ragioni tecniche o economiche, le possibilità di minimizzazione e compensazione degli impatti.

In linea generale la scelta tecnologica della produzione di energia elettrica tramite sfruttamento del potere calorifico dei rifiuti rientra in una strategia nazionale e nell'ottica, fortemente auspicabile, del superamento della discarica come unica possibilità di smaltimento.

Si premette che l'iter autorizzativo dei due impianti è stato regolare e che dal punto di vista tecnologico gli impianti prevedono dispositivi per il controllo della combustione ed il trattamento fumi in linea con le migliori tecnologie, tali da comportare emissioni entro i limiti previsti dalla normativa.

Le autorizzazioni sono state legittimamente rilasciate senza il preventivo assoggettamento alla procedura di valutazione d'impatto ambientale, che nel caso in questione sarebbe stata di competenza regio-

nale. La procedura non si applica infatti alla realizzazione di impianti destinati al recupero energia dai rifiuti non pericolosi per i quali, come previsto dall'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 settembre 1999, si adottano le procedure semplificate di cui agli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22/1997 e si rispettano le norme tecniche contenute nel decreto ministeriale 5 febbraio 1998 relative alle caratteristiche del combustibile, alle apparecchiature e alla capacità di controllo dei parametri dell'impianto, ai requisiti minimi operativi e ai limiti di emissione di sostanze inquinanti.

È invece ancora incompleto l'iter autorizzativo per i due sistemi di inertizzazione delle ceneri associati ai due termovalorizzatori. Detti sistemi, essendo dedicati al trattamento delle ceneri da incenerimento rifiuti, che sono classificate tra i rifiuti tossici e nocivi, sono soggetti a Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale. La domanda di pronuncia di compatibilità ambientale non è ancora pervenuta per nessuno dei due impianti, anche se gli interessati ne hanno preannunciato la presentazione.

Le verifiche predisposte dal ministero dell'ambiente hanno comportato lo svolgimento di una serie di analisi, sopralluoghi e incontri nel corso dei quali è stata esaminata la documentazione tecnica relativa ai progetti, la documentazione prodotta dalla ASL RM/G nel 1999 nonché quella prodotta dall'ANPA e dall'ARPA Lazio. In particolare la seconda verifica è stata effettuata da un Gruppo tecnico al quale hanno partecipato, oltre ai tecnici del ministero, la regione, gli enti locali e rappresentanti del comitato di quartiere che si oppone alla realizzazione degli impianti.

Il parere reso dalla USL RM/G nel febbraio 1999 indicava sul complesso dell'area di Colleferro la presenza delle seguenti criticità ambientali:

a) notevoli quantità di rifiuti tossici interrati;

b) notevole numero di sorgenti emissive autorizzate,

c) contaminazione della falda acquifera superficiale e profonda, tale da non consentirne il regolare uso potabile;

d) presenza di inquinamento atmosferico da polveri.

Ai fini della verifica, è stata richiesta all'ARPA Lazio e all'ANPA la disponibilità di dati più recenti in materia di inquinamento atmosferico, dal momento che i valori riscontrati fuori norma dalla USL si riferivano a campagne effettuate nel 1993.

La documentazione prodotta dall'ARPA e dall'ANPA indica per la situazione attuale (2000) valori di ossidi di azoto, polveri, ossidi di zolfo e monossido di carbonio inferiori al limite normativo. Tale miglioramento ambientale rispetto alla situazione del 1993 è da ascrivere ad una pluralità di fattori:

a) alle azioni delle industrie locali tese a ridurre le emissioni in atmosfera tramite installazione di dispositivi di abbattimento degli inquinanti;

b) alla cessazione dell'attività di una vecchia centrale termoelettrica alimentata ad olio combustibile;

c) ai provvedimenti di regolazione del traffico finalizzati a ridurre l'inquinamento atmosferico adottati dal comune di Colleferro.

Le analisi della dispersione dei fumi effettuate dalle società con modelli matematici, e verificate dai tecnici del ministero, hanno stimato un incremento di concentrazioni di inquinanti in seguito al funzionamento degli impianti in linea generale molto basso. Fanno eccezione gli ossidi di azoto, per i quali il contributo dei due impianti nel punto di massima ricaduta, stimato intorno ai 30-45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, potrebbe incrementare la frequenza di superamento dei limiti previsti dalla normativa.

Per tutti gli altri inquinanti le concentrazioni di ricaduta stimate possono essere considerate trascurabili e non comportano un incremento rischio significativo per la salute umana. Bisogna tuttavia osservare che non sono note le concentrazioni di

fondo di microinquinanti organici e di composti aromatici e metalli pesanti. Ove ulteriori indagini sull'inquinamento atmosferico, estese anche agli inquinanti non considerati (IPA, metalli pesanti, diossine, composti aromatici) evidenziassero una situazione critica, si dovrebbero individuare le prescrizioni necessarie al rispetto dei valori di qualità dell'aria. Tali prescrizioni dovrebbero necessariamente coinvolgere tutti gli impianti presenti nella zona, e richiederebbero anche misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico da traffico autoveicolare, che costituisce una quota significativa dell'inquinamento complessivo di Colleferro.

A conoscenza di questo servizio i lavori risultano tuttora sospesi per iniziativa del comune di Colleferro. Si pone tuttavia con urgenza il problema di definire, in un senso o nell'altro, la situazione.

Sebbene il sito prescelto per la localizzazione degli impianti non sia ottimo a causa della sua vicinanza all'abitato di Colleferro scalo e alla scuola elementare, l'eventuale delocalizzazione degli impianti è risultata, in base alle istruttorie condotte, assai problematica sia per il reperimento di aree alternative in tempi tali da non mettere in crisi la convenienza economica della realizzazione (basata sul CIP6) sia per il costo dell'operazione valutata intorno ai 30 miliardi di costi già sostenuti, da rifondere alle aziende interessate per metterle in grado di utilizzare un altro sito a parità di condizioni.

Le condizioni di crisi ambientale della zona di Colleferro dal punto di vista dell'inquinamento dell'acqua e del suolo sono evidenti. Esse devono essere oggetto di politiche di risanamento a prescindere dalla realizzazione dei termovalorizzatori, i quali tuttavia di per sé non costituiscono fattori di aggravamento degli inquinamenti presenti.

Questo Servizio non è a conoscenza dell'esito delle proposte, annunciate dal Ministro Bordon, di accordo con il comune di Colleferro e con la regione Lazio per addivenire ad un progetto globale di riqualificazione dell'area, individuando le priorità sanitarie ed ambientali, fermo restando che,

allo stato delle cose la bonifica del sito è competenza della regione Lazio, sia per quanto riguarda l'approvazione del relativo progetto, sia per gli eventuali interventi sostitutivi, qualora il responsabile dell'inquinamento non sia individuabile o non provveda.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

DELL'ANNA. — Al Ministro dell'interno.
— Per sapere — premesso che:

i sindaci di diversi comuni italiani, con popolazione superiore a 20.000 abitanti, hanno dovuto dimettersi dalla carica per potersi candidare alle elezioni politiche come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, articolo 7, comma 1;

per effetto di tale disposizione oggi sono numerosi i comuni che sono amministrati da un commissario prefettizio;

il perdurare della gestione commissariale delle comunità interessate oltre tempi ragionevoli, non solo sottrae alla volontà popolare la scelta dei propri amministratori, ma produce un rallentamento nel governo delle città oltre che ritardi nelle scelte più rilevanti nelle comunità interessate —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per consentire lo svolgimento delle elezioni amministrative in questi comuni in tempi brevi;

se non ritenga opportuno accorpate le elezioni previste nell'autunno del 2001 per il rinnovo del Consiglio regionale del Molise con quelle per il rinnovo dei comuni che si trovino nelle condizioni indicate in premessa. (4-00357)

RISPOSTA. — In merito alla questione segnalata, si rappresenta che con l'articolo 8 della legge n. 120 del 1999, il legislatore ha soppresso il turno di votazione autunnale per il rinnovo degli organi degli enti locali, prevedendo esclusivamente un unico

turno annuale di consultazioni amministrative da tenersi in una domenica compresa tra il 15 aprile ed il 5 giugno di ogni anno.

Al fine di consentire, quindi, lo svolgimento in tempi brevi delle elezioni nei comuni attualmente commissariati, occorrerebbe l'immediata approvazione parlamentare di un nuovo provvedimento di legge teso, sostanzialmente, a ripristinare il soppresso turno autunnale di elezioni.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

secondo i dati forniti dal Ministero dell'interno (cfr. Rapporto sullo stato della sicurezza in Italia, del 9 febbraio 2001) negli ultimi tre anni gli afflussi immigratori alla frontiera italo-slovena si sono paurosamente moltiplicati;

i rintracci di clandestini a ridosso di quella frontiera sono stati 2.564 nel 1998, 6.068 nel 1999 e 18.044 nel 2000;

l'aumento più significativo pare riguardare cittadini iraniani, turchi ed iracheni;

la frontiera italo-slovena, dunque, pare essere divenuta punto critico dell'immigrazione clandestina —:

quali dispositivi di rafforzamento dei controlli è già stato disposto, sulla frontiera italo slovena, sia dal punto di vista delle risorse umane che dal punto di vista delle risorse strumentali. (4-00213)

RISPOSTA. — Negli ultimi anni la pressione migratoria proveniente dai paesi dell'area balcanica e, in particolare, dalla Croazia e dalla Slovenia, ha assunto connotati di rilevante entità, segnatamente in corrispondenza delle province di Gorizia e Trieste, in ragione dell'estrema permeabilità di tale zona confinaria, la cui viabilità e orografia favoriscono gli ingressi illegali.

È stata quindi disposta una ancora più capillare attività di vigilanza e di controllo del territorio delle due province di Trieste e Gorizia, con un notevole ampliamento della gamma dei servizi mirati al contrasto del fenomeno.

È stata intensificata, in primo luogo, l'attività di cooperazione di polizia con le autorità slovene, consentendo così una più efficace attuazione dell'Accordo di riammissione firmato con quel Paese, il 3 settembre 1996.

Tale intervento ha permesso di registrare un primo significativo incremento del numero delle riammissioni che solo nel periodo dal 15 giugno al 10 luglio, hanno raggiunto il 6 per cento dei casi.

Nel mese di agosto, in ausilio ai reparti di polizia territoriali, sono state inviate 200 unità di rinforzo e sono state impiegate 10 pattuglie con equipaggi misti, composti da operatori di polizia italiani e sloveni, con il compito di impedire gli attraversamenti del confine.

Per l'attività di rintraccio dei clandestini sul territorio, le forze dell'ordine sono state, inoltre, dotate di moderne e sofisticate apparecchiature quali i camper attrezzati con termocamere, visori notturni di ultima generazione e rilevatori di biossido di carbonio, per l'individuazione delle persone nascoste all'interno di mezzi di trasporto.

È stato, inoltre, disposto l'impiego programmato degli aeromobili delle tre forze di polizia per l'attività di vigilanza della linea di confine.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro della difesa, al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il signor Ugo Fiorio di Bioglio (Biella) ha concesso in locazione un proprio immobile che attualmente ospita i carabinieri di Bioglio;

il locatore ha stipulato con grande soddisfazione sia per il rispetto nei confronti dell'Arma dei carabinieri sia per la

tranquillità circa la solvibilità del proprio inquilino;

alla data odierna il signor Fiorio è creditore della ragguardevolissima somma di lire 37.416.666;

inutili sono risultati i solleciti alle competenti autorità;

appare indecoroso il comportamento del Ministero debitore ed appare vergognoso il silenzio che viene opposto, comportamento tipico da debitore incallito e professionale —:

se non ritengano di doversi urgentemente attivare al fine di sanare immediatamente la morosità relativa alla caserma dei carabinieri di Bioglio (Biella), al fine di evitare l'onta dello sfratto per morosità.

(4-00215)

RISPOSTA. — La stazione dei carabinieri di Bioglio (Biella) è ubicata in un immobile concesso in locazione per un canone annuo di lire 3.5000.000, con spesa inserita a ruolo fino al 15 ottobre 2002.

A seguito di lavori di ristrutturazione del fabbricato, è stato stipulato un atto aggiuntivo al contratto di locazione, che ha, tra l'altro, fissato il canone a 12 milioni annui, con decorrenza dal 25 febbraio 1997.

La complessa procedura per la rideterminazione del canone prevista dalla normativa di settore, si è peraltro conclusa solo nel febbraio 2001.

Il dipartimento della pubblica sicurezza di questo ministero procederà, entro il prossimo autunno, alla approvazione e alla esecuzione dell'atto aggiuntivo in parola non appena saranno disponibili i fondi che saranno assegnati sul capitolo di competenza in sede di assestamento di bilancio.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:*

in territorio del comune di Dorzano (Biella) è stata scoperta una basilica paleo-

cristiana che, dal punto di vista archeologico, pare essere uno dei monumenti più importanti dell'intero territorio piemontese;

i lavori per portare alla luce adeguatamente la basilica sono stati sospesi per l'insufficienza delle risorse finanziarie;

l'area su cui insiste il monumento non è sorvegliata sicché vi è anche il rischio di sottrazioni dei resti della basilica;

il comune di Dorzano, per dimensioni e per risorse finanziarie, non è certamente nelle condizioni di potere in qualche modo intervenire per proteggere o per portare definitivamente alla luce i resti della basilica, tanto più che, evidentemente, sarebbero comunque prevalenti ed assorbenti le competenze della Soprintendenza —:

se, anche in linea con gli impegni assunti dal precedente Governo in sede di risposta ad altro atto di sindacato ispettivo, non ritenga di dovere urgentemente intervenire al fine di consentire l'esaurimento dei lavori necessari per portare definitivamente alla luce la basilica paleocristiana di Dorzano (Biella) e per impostarne lo sfruttamento a titolo culturale e turistico.

(4-00243)

RISPOSTA. — Si premette che alcune regolari campagne di scavo archeologico, condotte in un'area di proprietà privata nel comune di Dorzano tra il 1991 e il 1998 e attuate con finanziamento ministeriale, hanno consentito di portare in luce le strutture di una basilica paleocristiana databile ai tempi della prima diffusione del cristianesimo nel Piemonte antico (fine IV-V secolo d.C.), poi ricostruita e ampliata in età medioevale e abbandonata e distrutta probabilmente nel IX secolo.

La rilevanza culturale e scientifica del ritrovamento e l'esigenza di tutelare e valorizzare adeguatamente gli importanti resti non sono sfuggite a questa amministrazione, come già comunicato nella risposta a un precedente atto di sindacato ispettivo, nella quale si evidenziavano i numerosi

contatti intercorsi con varie amministrazioni al fine di acquisire l'area e concordare un progetto congiunto di valorizzazione, con il concorso finanziario degli enti interessati. Nel 2000 è stata perfezionata la transazione per la cessione del fondo dalla proprietà privata alla prebenda parrocchiale di Cavaglià, che attualmente cura la periodica manutenzione dell'area.

In assenza di favorevoli riscontri da parte degli enti regionali interpellati, la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte ha provveduto a redigere un proprio progetto per l'ultimazione dell'indagine archeologica, il restauro dei resti e la sistemazione dell'area.

Recentemente la Soprintendenza ha nuovamente avviato informali contatti con le amministrazioni locali e la Fondazione BiverBanca di Biella, anche al fine di intervenire con le più urgenti opere provvisorie di protezione e tutela dei resti.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giuliano Urbani.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il sindaco del comune di Ceva (Cuneo), Alfredo Vizio, ha chiesto alle autorità di intervenire per cercare di arginare l'aumento della microcriminalità e dei furti ce negli ultimi mesi hanno subito una forte impennata;

il sindaco di Ceva ha ricordato che la città, « pur avendo solo seimila abitanti come altre località della provincia di Cuneo, ha servizi, scuole, ferrovia, autostrada ed ospedale che servono una vasta area delle vallate vicine con un grande movimento di persone che comprende purtroppo anche chi vive di espedienti » (confronta Ansa 11 luglio 2001, ore 12,28);

di qui la fondata richiesta di ottenere un maggior controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine —:

quali iniziative intenda assumere, tramite la questura di Cuneo, al fine di

attivare un più costante ed efficace controllo del territorio del comune di Ceva (Cuneo) per il contenimento e la repressione del fenomeno della criminalità che negli ultimi mesi ha raggiunto livelli intollerabili. (4-00275)

RISPOSTA. — Nel corso del 2001, l'andamento della delittuosità nel comune di Ceva non ha evidenziato significativi mutamenti rispetto all'anno precedente, con la sostanziale stabilità dei delitti. La quasi totalità dei reati è rappresentata dai furti, mentre non si sono registrate rapine ed estorsioni ed in sensibile diminuzione sono risultati i danneggiamenti.

Nella predetta località è presente una stazione dell'arma dei carabinieri, la quale — con riferimento all'intero ambito di competenza, estesa ad altri nove comuni — nel primo semestre del 2001 ha deferito all'autorità giudiziaria trentanove persone, di cui dieci in stato di arresto.

Si soggiunge che le condizioni della sicurezza pubblica a Ceva hanno formato oggetto di specifico esame in sede di comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, convocato dal prefetto di Cuneo il 24 luglio 2001, con la partecipazione anche del Sindaco.

Nella circostanza, sono stati ritenuti adeguati i provvedimenti adottati dalla compagnia dei carabinieri di Mondovì, che aveva già potenziato i servizi preventivi, con lo svolgimento di coordinate attività di controllo del territorio che proseguiranno anche in futuro.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

GASPERONI, GALEAZZI, GIACHETTI, INNOCENTI, DUCA, LUSETTI, GIACCO, PAOLA MARIANI e ABBONDANZIERI. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il 25 luglio 2001 i quotidiani: *Il Resto del Carlino*, *il Messaggero* e *il Corriere Adriatico* nelle loro cronache locali di Pesaro pubblicano un comunicato del Siulp provincia di Pesaro nel quale si

sollevano problemi di legittimità e si esprimono giudizi gravissimi sulle prerogative dei parlamentari relativamente ad un incontro svoltosi con il questore di Pesaro (dottor Francesconi) per affrontare problemi attinenti il funzionamento di un servizio della questura di Pesaro;

l'incontro, al quale erano presenti parlamentari e rappresentanti delle amministrazioni locali, si è svolto in un clima assolutamente sereno e con spirito costruttivo anche per le reciproche disponibilità a collaborare e a concorrere per la soluzione dei problemi nell'interesse sia degli operatori della questura che dei lavoratori stranieri —:

se non ritenga opportuno valutare il contenuto di quel comunicato stampa soprattutto laddove si considera illegittimo per i parlamentari di incontrarsi con il questore e si esprimono giudizi gravemente offensivi la dignità e le prerogative di parlamentari della Repubblica;

pur ammettendo che non è in discussione la libertà di ciascuno di pensarla e di schierarsi con la parte politica che ritiene, compresa la possibilità per un sindacato di farsi partito, quale valutazione dia del fatto che degli operatori di polizia, almentino pericolosi conflitti istituzionali che creano sconcerto nella popolazione e possono nuocere all'immagine stessa delle istituzioni;

se non ritenga utile un atteggiamento che non lasci dubbi sul ruolo di neutralità ed imparzialità della polizia.

(4-00412)

RISPOSTA. — *L'articolo 34 dell'ipotesi di accordo recepito con decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 254, per il personale della polizia di Stato, nel confermare le particolari forme di tutela del dirigente sindacale già individuate dall'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica n. 395/1995, prevede, che i dirigenti sindacali, nell'esercizio delle loro funzioni, non sono soggetti ai doveri deri-*

vanti dalla subordinazione gerarchica prevista da leggi o regolamenti.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

GERMANÀ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

la legge 23 dicembre 1996 n. 647 « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 1996 n. 535 recante disposizioni urgenti per i settori portuale, marittimo, eccetera », all'articolo 10, comma 8, recita che ai fini della disciplina del noleggio e della locazione di unità da diporto si intenda:

a) per locazione, il contratto con cui una delle parti si obbliga verso corrispettivo a far godere all'altra per un dato periodo di tempo l'unità da diporto. L'unità passa in godimento autonomo del conduttore il quale esercita con essa la navigazione e ne assume la responsabilità e i rischi;

b) per noleggio di unità da diporto, il contratto con cui una delle parti in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con l'unità da diporto una determinata navigazione, ovvero entro il periodo di tempo convenuto, la navigazione ordinata dall'altra parte alle condizioni stabilite dal contratto avendo a bordo non più di dodici passeggeri escluso l'equipaggio. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio;

il decreto 13 aprile 1999 n. 293 « Regolamento recante norme in materia di disciplina dell'attività di pesca-turismo, in attuazione dell'articolo 27-bis della legge 17 febbraio 1982 n. 41, e successive modificazioni » promulgato dal Ministro per le politiche agricole di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, dispone che:

1. il capo del compartimento, in sede di rilascio dell'autorizzazione, fissa il

numero massimo di persone imbarcabili, nel numero massimo di 12, attenendosi anche alle indicazioni del Registro navale italiano (articolo 5, comma 3);

2. le iniziative di pesca turismo possono essere svolte anche nei giorni festivi, in ore diurne e, qualora esistenti le sistemazioni previste dall'articolo 5 primo comma lettera c), del decreto ministeriale 22 giugno 1982, anche in ore notturne, non oltre le sei miglia per le imbarcazioni autorizzate alla pesca costiera locale e non oltre le venti miglia per le imbarcazioni autorizzate alla pesca costiera ravvicinata, per tutto l'arco dell'anno, nell'ambito del compartimento di iscrizione ed in quelli confinanti, con condizioni meteomarine favorevoli (articolo 2, comma 1);

gli operatori dei due comparti sono fortemente danneggiati e penalizzati, proprio nella stagione di maggior afflusso turistico, dalla suddetta imposizione normativa di un limite massimo di 12 passeggeri che non trova alcun riscontro tecnico apparendo in contraddizione con quanto previsto dal decreto ministeriale 5 ottobre 1999 n. 478 che — in tema di sicurezza per la navigazione da diporto — ancora a precisi criteri tecnici il numero di persone trasportabili, sancendo che esso venga stabilito all'atto dell'immatricolazione, senza alcun limite preconcepito inferiore a 12 persone e basandosi su concreti dati di stabilità statica e dinamica, sia trasversale che longitudinale, adeguati alla tipologia dell'imbarcazione;

relativamente a tale questione, può apparire un ingiustificato eccesso di zelo l'anticipazione attuativa, sotto le nostre coste, di una direttiva U.E. che pone, quale linea di demarcazione, ai fini dell'applicazione della normativa SOLAS (Surface Ocean Lower Atmosphere Study) proprio il numero massimo di 12 passeggeri, riferendosi però a navi commerciali e non a imbarcazioni da diporto, tantomeno da pesca;

questa normativa limita di fatto il libero esercizio d'impresa e l'esercizio di

attività dalla legge appositamente promosse e riconosciute —:

se nelle more di una necessaria complessiva revisione normativa del comparto marittimo, i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno adottare opportuni provvedimenti affinché sia affrancata almeno la navigazione entro le venti miglia dalla costa dal limite dei 12 passeggeri, ripristinando così le normative italiane vigenti in materia di sicurezza della navigazione. (4-00290)

RISPOSTA. — *Il numero di dodici passeggeri quale limite massimo, oltre il quale vi è l'assoggettamento alle regole proprie delle navi da passeggeri, è stato introdotto dalla Convenzione di Londra del 1° novembre 1974, per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS - safety of life at sea), ratificata dall'Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, articolo 2. La disposizione è evidentemente volta ad assicurare il massimo grado di sicurezza in mare per le navi che trasportano passeggeri, indipendentemente dalle dimensioni dell'unità o dalla classificazione attribuita alle stesse (diporto, traffico, pesca eccetera); per le navi da passeggeri sono stabilite specifiche regole di costruzione, dotazioni di sicurezza e abilitazioni professionali dell'equipaggio, che non trovano applicazione per le navi da pesca e che sono del tutto sconosciute al settore del diporto anche in regime di noleggino.*

La stessa convenzione esclude, dal proprio ambito di applicazione, le navi da pesca (se non hanno a bordo più di dodici passeggeri) e le navi da diporto « che non si dedichino ad alcun traffico commerciale » (articolo 3).

Il superamento del parametro di dodici soggetti imbarcabili, oltre l'equipaggio, avrebbe quale effetto la modifica dello status dell'unità.

La limitazione in questione, originariamente riferita alle navi abilitate alla navigazione internazionale, ha assunto nel tempo la valenza di principio generale, tanto da essere riprodotta sia nelle direttive comunitarie in materia di sicurezza della

navigazione, sia nella normativa nazionale riguardante le navi abilitate alla navigazione nazionale.

In particolare, si richiama la direttiva 98/18/CE «relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri adibite a viaggi nazionali» cui è stata data attuazione nel nostro ordinamento con decreto legislativo 4 febbraio 2001, n. 45 che, nelle disposizioni relative al «campo di applicazione» (articolo 3, comma 2, lettera a) e articolo 2, comma 6) conferma la non assoggettabilità alle sue prescrizioni per le «navi da diporto che non sono dotate di equipaggio e non trasportano più di dodici passeggeri a fini commerciali».

Per il settore della pesca-turismo occorre fare riferimento, sia al principio generale stabilito dalla convenzione sopra citata, sia al regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 che definisce «da passeggeri» la nave che trasporti più di dodici passeggeri (articolo 1, comma 1, n. 25).

Il regolamento di disciplina dell'attività di pesca-turismo è, pertanto, perfettamente in linea con la normativa italiana vigente in materia di sicurezza della navigazione.

In tale quadro normativo, ed in una materia quanto mai delicata quale è quella della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, non si ravvisa la possibilità di provvedimenti derogatori, oltretutto riguardanti una sola categoria di operatori.

L'eventuale superamento del limite di passeggeri imbarcabili, eventualmente stabilito da una specifica modifica della normativa vigente, sarebbe in contrasto con le convenzioni internazionali in materia nonché con la normativa europea, con conseguente possibilità di apertura della procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

GIANCARLO GIORGETTI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la Direzione Divisione Cargo Trenitalia, con una nota informale, avrebbe comunicato alla società Whirlpool Europe srl la sospensione, dal 4 agosto al 2 settembre, del servizio ferroviario sulla linea Gallarate-Laveno;

la Whirlpool Europe srl è un'importante azienda del territorio che occupa migliaia di dipendenti;

tale sospensione sarebbe motivata dalla necessità di eseguire lavori di manutenzione straordinaria alle gallerie situate a sud e a nord della stazione di Varano Borghi a cui è collegato lo stabilimento della citata società Whirlpool;

la decisione di sospendere il servizio ferroviario per il periodo indicato contrasta con quanto segnalato dalla Direzione citata alla società Whirlpool lo scorso dicembre, dove in risposta ad una nota inviata dalla Whirlpool stessa del 6 dicembre 2000, veniva accettata la soluzione di chiudere una sola galleria per volta con conseguente mantenimento del servizio ferroviario valuta per il mese di agosto in circa un treno completo per giorno —:

se corrisponda al vero la sospensione del servizio ferroviario di cui in premessa poiché ad oggi la Direzione Divisione Cargo Trenitalia non ha provveduto ad inviare alcuna comunicazione ufficiale;

nel caso in cui ciò corrispondesse al vero, se il Ministro non ritenga opportuno intervenire affinché i lavori di manutenzione straordinaria delle gallerie, adottati quale motivazione della sospensione del servizio, vengano effettuati secondo quanto concordato inizialmente, ovvero chiudere una sola galleria per volta, al fine di evitare una rovinosa interruzione delle produzioni dello stabilimento della società Whirlpool, dove sono impiegati oltre duemila dipendenti. (4-00193)

RISPOSTA. — La Ferrovie dello Stato spa ha riferito che la società Whirlpool è stata

formalmente informata dalla Divisione Cargo di Trenitalia spa in merito alla sospensione del servizio ferroviario sulla linea Gallarate-Laveno, per lavori di manutenzione straordinaria alle gallerie situate a sud ed a nord della stazione di Varano Borghi, nel periodo dal 4 agosto al 2 settembre.

La società Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che si era resa inevitabile la chiusura contemporanea nelle due gallerie, comportando l'interruzione della linea; pertanto, a seguito di incontri e sopralluoghi effettuati dalle parti interessate, la società Whirlpool ha deciso di far attestare parte del traffico afferente a Ternate nella stazione di Gallarate.

I lavori relativi alla realizzazione delle strutture necessarie all'attivazione del traffico della società Whirlpool presso la stazione di Gallarate sono stati regolarmente ultimati come da verbale sottoscritto in data 11 luglio 2001 tra la società medesima e le Ferrovie dello Stato.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

JANNONE. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

gli amministratori di Castro e Lovere, comuni facenti parte della circoscrizione Lombardia 2 (Provincia di Bergamo), nel mese di marzo del corrente anno hanno avuto modo di apprendere dai tecnici della società « Elettra Gll Spa » della volontà di realizzare un progetto di una centrale « a turbogas » della potenza di 380 megawatt, la cui localizzazione sarebbe prevista presso gli stabilimenti della « Lucchini Siderurgica », insistenti sul territorio di Lovere e confinanti con il comune di Castro;

la fondatezza del progetto è stata altresì confermata da una lettera inviata al comune di Lovere dal Ministero dell'ambiente che, in ottemperanza all'istruttoria tecnica cui sovrintende, ha formulato la

richiesta di nomina — da effettuarsi da parte della stessa amministrazione comunale di Lovere — di un esperto da inserire nella commissione designata per valutare l'impatto ambientale dell'insediamento;

l'ubicazione della centrale verrebbe a situarsi in un'area attigua a numerose abitazioni, nei pressi di un campo sportivo, vicino ad una chiesa e ad altri insediamenti di carattere turistico-ricreativo, in una zona fortemente urbanizzata e contestualizzata in un ecosistema particolarmente delicato;

l'area destinata all'insediamento, inoltre, è strettamente attigua ad un complesso turistico realizzato recentemente con l'obiettivo, perseguito ormai da anni dalle istituzioni locali (comune di Lovere, Comunità Montana Alto Sebino) e sovra-comunali (regione Lombardia ed Unione europea) oltre che da cittadini ed imprenditori privati, di riconvertire la funzionalità delle aree dimesse da siderurgiche a turistiche, ottimizzandole ed armonizzandole con il contesto economico-produttivo della zona;

serissime preoccupazioni, espresse unanimemente dall'assemblea della Comunità Montana Alto Sebino riunitasi in data 8 giugno 2001 e ribadite in medesima forma dal Consiglio Comunale di Lovere nella seduta straordinaria del 15 giugno 2001 si aggiungono, inoltre relativamente all'impatto ambientale prodotto dalla combustione, dal trasporto dell'energia elettrica prodotta, dalle emissioni acustiche ed atmosferiche, dai processi di raffreddamento e dai campi elettromagnetici conseguenti ai processi produttivi;

timori relativi alla sicurezza degli stabilimenti della « Lucchini Siderurgica », ove la centrale dovrebbe sorgere, si sono manifestati dopo che in data 27 giugno 2001 un'esplosione, verificatasi nel reparto di rifusione dell'acciaieria, ha causato il ferimento di due operai e di un tecnico —:

se, in considerazione della vocazione turistica della zona, l'autorizzazione alla costruzione ed attivazione di un siffatto

impianto possa essere considerata opportuna, se siano state valutate nell'insieme le condizioni di vita dei residenti ed i rischi di possibili danni alla salute dei cittadini, se siano stati esaminati, in tutte le loro componenti — non esclusa quella idrogeologica — l'impatto ambientale ed il mutamento territoriale che ne deriverebbero;

quali parametri e valutazioni i due Ministri interessati dovrebbero stimare nell'ambito delle autorizzazioni e dell'iter tecnico delle concessioni di centrali « a turbogas » relativamente al controllo della sicurezza ambientale, alla salvaguardia del diritto della salute dei cittadini ed alla contestualizzazione del tessuto socio-economico d'appartenenza. (4-00198)

RISPOSTA. — *In merito si riferisce che l'opera è da sottoporsi alla procedura statale di V.I.A. secondo quanto stabilito dalla legge n. 349/1986, e con le specifiche modalità procedurali di cui all'allegato IV del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.*

In proposito la società « Elettra GLL », con nota dell'11 dicembre 2000, ha comunicato l'intenzione di realizzare una centrale a ciclo combinato della potenza elettrica lorda di circa 400MW, presso lo stabilimento di Lovere (Bergamo) alimentata con gas naturale con annesso collegamento alla rete elettrica nazionale, richiedendo la designazione di « osservatori » ai sensi dell'articolo 6 decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988 e comunicando di avere avviato la redazione dello Studio di Impatto Ambientale, condotto con le modalità e i criteri del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 10 agosto 1988 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

Conseguentemente il Servizio Via del ministero ha avviato le procedure preordinate alla predisposizione dei decreti di nomina dell'inchiesta pubblica e di integrazione della Commissione V.I.A., pure stabilite, per tale tipologia di opere, dall'Allegato IV del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

In particolare, per ciò che concerne gli esperti da inserirsi nella « commissione di inchiesta pubblica », si è provveduto, come prescritto dall'articolo 7, secondo comma, del citato Allegato IV, a richiedere la designazione di un esperto, tra gli altri, anche al comune di Lovere.

Per ciò che concerne, poi, gli aspetti e le problematiche ambientali cui si fa riferimento nella stessa interrogazione parlamentare, si evidenzia che ogni considerazione e valutazione di carattere ambientale non può che essere rimandata a quanto sarà deciso nel relativo specifico procedimento di V.I.A.

Si precisa, infine, che ancora non è stata presentata la relativa istanza di V.I.A. e che fino a che non sarà concluso il relativo procedimento, l'opera non potrà essere approvata.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'interno.* — *Per sapere: se non ritenga di potenziare la polizia stradale per un severo controllo sulle autostrade e strade a scorrimento veloce (dove i camion non rispettano i limiti di velocità, si superano tra loro e mettono a repentaglio la vita degli automobilisti) e per sapere quando verrà istituito il cosiddetto vigile di quartiere.*

(4-00236)

RISPOSTA. — *Il problema della sicurezza sulla grande rete viaria del Paese è oggetto di costante attenzione da parte di questo ministero, che ha recentemente provveduto ad un consistente ripianamento degli organici della polizia stradale, con l'immissione di 1000 nuove unità nel corso dell'anno 2000, nonché ad una rivisitazione dei moduli operativi in ragione delle peculiarità delle tratte autostradali.*

Le misure adottate hanno consentito, nei primi sei mesi dell'anno, un decremento del fenomeno infortunistico pari al 3 per cento rispetto all'analogo periodo del 2000.

A ciò si aggiunge un'intensa attività di accertamento delle violazioni alle norme del codice della strada soprattutto per quanto concerne i limiti di velocità e il mantenimento delle condizioni di efficienza e di sicurezza dei veicoli.

Sono in atto ulteriori iniziative, adottate in stretto coordinamento con le Società concessionarie autostradali, volte, tra l'altro, all'individuazione di un adeguato numero di piazzole di sosta lungo le carreggiate autostradali, ove poter effettuare mirati controlli, nella massima sicurezza sia per gli operatori di polizia che per gli utenti.

Con riferimento all'istituzione del cosiddetto « vigile di quartiere », con direttiva del 13 luglio 2001, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 17 della legge n. 128 del 2001, i prefetti sono stati invitati a promuovere, d'intesa con le amministrazioni comunali, l'attivazione di nuove tipologie di servizi di polizia locale, già sperimentati con successo in diverse città, al fine di garantire sempre maggiori livelli di sicurezza dei centri urbani, mediante una più stretta collaborazione fra i diversi organi di polizia ed un'efficace integrazione degli interventi.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

ad Alcamo continuano ancora gli episodi di criminalità estorsiva, che si ripetono malgrado il forte impegno delle poche unità presenti delle forze di polizia e dei carabinieri;

una officina è stata incendiata, sono state distrutte due auto e danneggiate gravemente altre tre, il tutto per un danno di circa 200 milioni di lire;

l'accaduto è chiaramente di stampo estorsivo —

se non si ritenga necessario ed urgente un potenziamento delle forze dell'ordine ad Alcamo al fine di potere pre-

disporre un serrato servizio di previsione e creare un forte ostacolo alle azioni criminose dei delinquenti. (4-00520)

RISPOSTA. — Gli attentati incendiari compiuti nel comune di Alcamo, cui si fa riferimento nell'atto di sindacato ispettivo parlamentare, sono riconducibili, da una parte, ad organizzazioni criminali dedite alle estorsioni e, dall'altra, a cittadini che hanno ricorso a tali atti delittuosi quale ritorsione a seguito di liti e contrasti anche per futuri motivi.

L'azione delle autorità provinciali di pubblica sicurezza è svolta non solo sul versante del contrasto e della repressione, ma è altresì preordinata a favorire, laddove se ne ravvisasse la necessità, la ricostruzione di una coscienza civile che consenta il superamento della barriera dell'omertà.

Perseguendo tali obiettivi, il prefetto di Trapani si sta attivamente impegnando per rendere percepibile la presenza delle Istituzioni alla comunità alcamese, offrendo ad essa l'opportunità di un maggiore avvicinamento tra le Istituzioni stesse ed i cittadini, e promuovendo la costituzione ad Alcamo di un'associazione antiracket, affinché essa funga da propulsore per un atteggiamento più collaborativo delle vittime delle estorsioni.

Ciò, nella consapevolezza che, qualunque sia il movente degli attentati, per interrompere la spirale delittuosa è indispensabile una seppur minima collaborazione da parte delle vittime, specie quando il fatto delittuoso è inquadrabile in un contesto estorsivo ed è stato, pertanto, preceduto o accompagnato da minacce e richieste da parte del racket.

Per quanto concerne le problematiche connesse al controllo del territorio e alla situazione degli organici delle forze di polizia, giova precisare che i servizi di prevenzione generale ordinariamente disimpegnati su tutto l'arco della giornata da personale della questura, vengono attualmente integrati con servizi straordinari svolti dal reparto prevenzione crimine di Palermo.

L'arma dei carabinieri, in aggiunta a quelli disimpegnati dalla locale compagnia, dispone servizi straordinari di controllo del

territorio con l'impiego del reparto operativo del comando provinciale di Trapani.

Il quadro organico dei presidi territoriali della polizia di Stato, dell'arma dei carabinieri e della guardia di finanza non presenta carenze rispetto alle previsioni.

Nondimeno, per quanto più specificatamente attiene al commissariato di pubblica sicurezza (allo stato con un organico effettivo superiore di 5 unità rispetto a quello previsto), il dipartimento della pubblica sicurezza di questo ministero esaminerà ulteriori incrementi di personale, compatibilmente con le esigenze delle altre sedi, in occasione delle prossime immissioni in servizio nei vari ruoli della polizia di Stato.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Associazione Nazionale Mutilati ed Invalidi Civili, sezione pesarese, ha presentato un esposto, documentato ampiamente anche con supporti fotografici, alla Procura della Repubblica di Pesaro per l'assoluta assenza di impianti per disabili funzionanti nella stazione ferroviaria di Pesaro;

nella sopraccitata denuncia si richiede un consistente risarcimento danni dovuto alle difficoltà che un disabile incontra nel prendere un treno alla Stazione di Pesaro;

la Carta dei servizi 2001 delle Ferrovie italiane individua quella di Pesaro come stazione dotata di servizi per disabili;

un disabile in carrozzella che intende salire su un treno alla stazione di Pesaro:

trova un ascensore che non funziona;

è quindi costretto ad attraversare le rotaie (come negli anni cinquanta) per arrivare ai binari centrali;

trova i bagni chiusi;

trova, inoltre, chiuso (con tanto di cambio di destinazione d'uso) lo sportello informativo per i portatori di handicap;

non trova neppure un sollevatore per caricare il disabile e la sua carrozzina nel convoglio —;

se corrisponde al vero tutto quanto affermato in premessa;

nell'ambito dei propri poteri di vigilanza, quali provvedimenti intende adottare affinché le Ferrovie dello Stato provvedano a sanare con immediatezza le carenze strutturali e le deficienze organizzative della stazione ferroviaria di Pesaro;

quali azioni di propria competenza intende assumere il Ministro interrogato per ripristinare le condizioni sociali nella stazione ferroviaria di Pesaro a tutela dei portatori di handicap. (4-00121)

RISPOSTA. — La stazione ferroviaria di Pesaro, come risulta dall'orario ufficiale Ferrovie dello Stato, è abilitata al servizio di assistenza ai passeggeri portatori di handicap su prenotazione effettuata dal cliente.

La stazione di Pesaro risulta attrezzata di tre ascensori che potranno essere attivati solo dopo la realizzazione dell'impianto di telesorveglianza, attualmente in fase di ultimazione, ed il rilascio delle richieste autorizzazioni da parte degli uffici della Motorizzazione Civile e della regione.

I servizi igienici per i disabili, riferisce Ferrovie dello Stato, sono regolarmente funzionanti ma, al fine di scongiurare il ripetersi di atti di vandalismo, già verificatisi in passato, l'accesso è consentito su richiesta al personale addetto.

Lo sportello di biglietteria specializzato per la clientela disabile viene aperto solo su richiesta ed è gestito direttamente dagli operatori presenti nella biglietteria centrale.

Nella stazione in questione, comunica infine Ferrovie dello Stato, il carrello elevatore risulta regolarmente funzionante ed è utilizzabile su richiesta.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

LUSSANA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

la società Elettra GLL ha avviato le procedure per la localizzazione e autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio di una nuova centrale a turbogas per la realizzazione di energia elettrica, con potenza termica di 380MW, nel comune di Lovere, in provincia di Bergamo, nell'ambito dell'area dello stabilimento del Gruppo Lucchini e contigua ad una zona ad elevata urbanizzazione e ad un nuovo complesso turistico locale;

la succitata società Elettra GLL ha già inviato al ministero dell'ambiente la comunicazione iniziale manifestante l'interesse per la costruzione della centrale, ai sensi dell'allegato IV del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988, recante « Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'articolo 6, legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377 »;

il comune di Lovere, il confinante comune di Castro, la comunità montana Alto Sebino, la provincia di Bergamo e la totalità delle forze politiche del territorio, all'unanimità, sono schierati contro la costruzione della nuova centrale, come risulta in particolare dalle due delibere consiliari del comune di Lovere dell'8 giugno e del 15 giugno 2001;

la cittadina di Lovere, affacciata sulla sponda bergamasca del lago d'Iseo, costituisce una significativa attività per numerosi turisti e visitatori, grazie all'ambiente tranquillo ed estraneo al caos e all'inquinamento delle grandi città, alle bellezze paesaggistiche, alla passeggiata sul lungolago, alle gite in barca, agli sport nautici, alla vicinanza degli impianti sciistici di Montecampione, al clima salutare, al borgo medievale che, con le sue torri e i

vicoli caratteristici, conserva ancora i colori, i profumi e i sapori del passato:

l'amministrazione comunale, in questi ultimi anni, ha investito moltissimo nel miglioramento delle strutture ricettive e nel nuovo porto turistico per far sì che i residenti, e soprattutto i visitatori, possano beneficiare di tutti i comfort, godendo a pieno di questo piccolo gioiello adagiato ai piedi della Vallecamonica;

la realizzazione della centrale (che tra loro non risponde alle esigenze produttive dello stabilimento Lucchini ma è finalizzata solo ed esclusivamente al profitto derivante dalla vendita dell'energia) andrebbe non solo a vanificare gli sforzi compiuti dall'amministrazione comunale, di concerto con la regione Lombardia, la comunità montana, la provincia e l'Unione Europea, per il rilancio e la promozione del turismo a Lovere, ma pregiudicherebbe irrimediabilmente le condizioni ambientali e la vivibilità del territorio;

le emissioni acustiche ed atmosferiche, la combustione dei gas, le onde elettromagnetiche, l'inquinamento dell'acqua causato dal funzionamento della centrale e la mole stessa dell'impianto, per quanto adeguato alle ultime tecnologie avanzate ed ai vincoli imposti dalla normativa vigente, determinerebbero sicuramente il deturpamento dell'ambiente con probabili ricadute negative sulla salute dei cittadini ed effetti devastanti sulle attività turistiche della zona —:

se, oltre alla società Elettra GLL, altre società o gruppi industriali abbiano presentato richieste, comunicazioni, studi o progetti, presso i ministeri delle attività produttive o dell'ambiente, per la realizzazione di nuove centrali elettriche da realizzarsi nel territorio del comune di Lovere o degli altri comuni del comprensorio Sebino-Camuno, da Sarnico a Darfo Boario Terme con particolare attenzione ai comuni di Costa Volpino, Castro e Bisogne;

in caso affermativo, quale sia la localizzazione e la potenza termica dei relativi impianti;

quali provvedimenti i Ministri intendano adottare per tutelare il territorio di Lovere e dei comuni limitrofi contro un'eccessiva concentrazione di centrali per la produzione di energia elettrica.

(4-00546)

RISPOSTA. — *In merito si riferisce che l'opera è da sottoporsi alla procedura statale di V.I.A., secondo quanto stabilito dalla legge n. 349 del 1986, e con le specifiche modalità procedurali di cui all'allegato IV del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.*

In proposito la Società « Elettra GLL », con nota dell'11 dicembre 2000, ha comunicato l'intenzione di realizzare una centrale a ciclo combinato della potenza elettrica lorda di circa 400MW, presso lo stabilimento di Lovere (Bergamo), alimentata con gas naturale, con annesso collegamento alla rete elettrica nazionale, richiedendo la designazione di « osservatori » ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988 e comunicando di avere avviato la redazione dello studio di impatto ambientale, condotto con le modalità e i criteri del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 10 agosto 1988 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

Conseguentemente il Servizio Via del ministero ha avviato le procedure preordinate alla predisposizione dei decreti di nomina dell'inchiesta pubblica e di integrazione della Commissione V.I.A., pure stabilite, per tale tipologia di opere, dall'Allegato IV del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

In particolare, per ciò che concerne gli esperti da inserirsi nella « commissione di inchiesta pubblica » si è provveduto, come prescritto dall'articolo 7, secondo comma, del citato Allegato IV, a richiedere la designazione di un esperto, tra gli altri, anche al comune di Lovere.

Per ciò che concerne, poi, gli aspetti e le problematiche ambientali cui si fa riferimento nella stessa interrogazione parlamentare, si evidenzia che ogni considerazione e valutazione di carattere ambientale

non può che essere rimandata a quanto sarà deciso nel relativo specifico procedimento di V.I.A.

Si precisa, infine, che ancora non è stata presentata la relativa istanza di V.I.A. e che fino a che non sarà concluso il relativo procedimento, l'opera non potrà essere approvata.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

MUSSOLINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

nel 1981 un deputato del MSI presentò una interrogazione parlamentare (4-09184) al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se fosse informato della singolare situazione in cui si veniva a trovare, per carenze di strade di accesso alla scogliera prospiciente al mare, la frazione di Panza, nel Comune di Forio d'Ischia (Napoli). Con l'interrogazione si segnalava, infatti, che nonostante la bellezza dei panorami, il clima temperato, e l'incantevole mare che bagna il proprio territorio, la frazione di Panza era del tutto priva di strade che dal centro abitato portassero i turisti al mare, con tutti i pregiudizi in ordine alle potenzialità turistiche. L'interrogazione si chiudeva chiedendo al Ministro dei lavori pubblici se non ritenesse opportuno operare ogni migliore sforzo per far sì che la strada per la scogliera « Scannella » venisse proseguita sino alla località più vicina al mare e per sollecitare la progettazione e la realizzazione di un idoneo percorso stradale, che consentisse la valorizzazione in termini economico-turistici di Panza;

il Ministro interrogato rispose che la zona era dotata di idonee strade comunali di recente sistemazione o in fase di completamento di collegamento al mare. Nella risposta si affermava, inoltre, che il comune di Forio aveva provveduto ad acquisire nuovi progetti per la viabilità della frazione di Panza, quali la viabilità zona

Campotese-Scannella (per un importo di circa 6,5 miliardi di lire) e la viabilità collegamento Lo Russo Cogniuolo di Janno-Pelara (in fase di finanziamento);

la risposta fornita al tempo si è rivelata totalmente non attendibile, in quanto le strade che all'epoca avrebbero dovuto collegare la scogliera della Scannella erano sentieri privati in terra battuta, successivamente acquisiti in parte al patrimonio comunale intorno agli anni 1997-1998;

a tutt'oggi non esiste una strada pubblica per accedere alla scogliera Scannella;

per quanto riguarda, poi, il collegamento Lo Russo Cogniuolo di Janno-Pelara, a tutt'oggi non esiste alcuna strada pubblica, che possa consentire i collegamenti alla scogliera —:

quale sia la attuale situazione relativa a progetti eventualmente esistenti e ai relativi finanziamenti riguardanti la rete stradale riferita alla frazione di Panza nel Comune di Forio d'Ischia (Napoli) e, in particolare, a quelle opere già oggetto di interrogazione, la cui risposta non ha mai trovato né trova oggi obiettivo riscontro in una realtà territoriale, fortemente penalizzata da una così grave mancanza di progettualità e di infrastrutture.

(4-00392)

RISPOSTA. — Si rappresenta che gli interventi sulla viabilità in Frazione Panza del comune di Forio d'Ischia (Napoli) ricadono nelle esclusive competenze dell'ente locale a cui potranno essere richieste le notizie relative alla fattispecie evidenziata nell'atto ispettivo in parola.

Questa amministrazione, come noto, ha competenze esclusivamente sulla viabilità statale gestita dall'ente nazionale per le strade sul quale detiene l'alta vigilanza.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

NESPOLI. — Al Ministro dell'interno, al Ministro delle comunicazioni, al Ministro

dell'economia e delle finanze. — Per sapere — Premesso che:

Poste italiane spa ha recentemente affidato l'organizzazione del servizio di trasporto valori alla società Securipost Spa;

Securipost spa è partecipata al cento per cento da Poste Italiane spa;

con proprie circolari del 28 settembre 1998 n. 559 C.314. 10089. D(7) e dell'8 novembre 1999 n. 559/C 4770.10089(7), il Ministero dell'Interno impartiva direttive a tutte le Prefetture, affinché provvedessero, ciascuna nell'ambito della provincia di competenza, ad approvare, previa idonea istruttoria con tutte le parti interessate ai servizi di vigilanza privata, un provvedimento che fissasse le tariffe c.d., « di legalità » da praticarsi, per tutti i nuovi contratti, da parte degli istituti di vigilanza privata per ciascun tipo di servizio, ivi compreso quello di trasporto di valori;

con le medesime direttive veniva altresì consentito, in omaggio al principio costituzionalmente garantito della libertà di iniziativa economica, che da tali tariffe ci si potesse discostare in aumento o in diminuzione entro una fascia di oscillazione determinata in base ad una percentuale della tariffa medesima, anch'essa predeterminata nel citato provvedimento prefettizio;

una volta così approvate le tariffe di legalità e le relative fasce di oscillazione, non sarebbe stato più possibile per alcun istituto praticare tariffe diverse, soprattutto al ribasso, al fine di assicurare all'istituto medesimo i proventi per allestire le strutture ed il personale qualificato necessari ad organizzare servizi rispondenti alla massima sicurezza, sia per le guardie giurate che per l'intera collettività;

le citate circolari del ministero dell'interno poi prevedevano che in presenza di violazioni alle citate disposizioni i prefetti dovessero, svolti gli opportuni accertamenti anche tramite le questure, applicare ai trasgressori le sanzioni ammini-

strative previste dal TULPS, sino alla revoca della licenza prefettizia;

nell'arco di circa due anni risulta che le prefetture abbiano ottemperato a quanto disposto dal ministero dell'interno —:

se siano stati effettuati accertamenti in relazione alla conformità con le tariffe di legalità determinate da ogni prefettura delle tariffe applicate dagli istituti di vigilanza che hanno concluso trattative private con la Securipost;

se abbiano concesso esenzione a Poste Italiane o a Securipost dall'applicazione delle tariffe di legalità;

se risulti che l'amministratore delegato di Poste italiane spa sia stato preventivamente informato di tale iniziativa dai vertici di Securipost e ne abbia condiviso l'operato;

se risponda al vero che il valore totale annuo di tali contratti di trasporto valori sia superiore mediamente ai 120 miliardi annui oltre iva;

ove fosse accertato tutto quanto sopra, quali iniziative intenda adottare nei confronti di Securipost, sia degli istituti di vigilanza affidatari dei servizi, perché vengano quindi rispettate le tariffe approvate dalle prefetture;

se non ritenga il Ministro dell'interno, nel caso in cui vengano accertate irregolarità, di impartire direttive affinché i prefetti revochino le licenze agli istituti di vigilanza trasgressori, anche in considerazione dello spirito emulativo che sta diffondendosi nel violare le regole presso tutti gli operatori del settore che vedono compromessa la propria attività a seguito di quella che all'interrogante appare una forma di concorrenza sleale, il tutto a discapito della sicurezza pubblica e della efficienza di servizi così delicati e rischiosi;

se non ritengano, infine deprecabile un'eventuale inerzia del Governo di fronte a tale delicato problema. (4-00255)

RISPOSTA. — *Il dipartimento della sicurezza pubblica di questo ministero ha av-*

viato un monitoraggio presso tutte le prefetture sui contratti per la fornitura di servizi di trasporto valori stipulati fra la società « Securipost » ed istituti di vigilanza operanti nei rispettivi ambiti territoriali.

Dalle prime rilevazioni (circa due terzi delle prefetture) è emerso che la « Securipost » ha stipulato, presso la propria sede di Roma, contratti con istituti di vigilanza privata autorizzati in diverse province, per il servizio di trasporto valori, su specifico mandato ricevuto da « Poste Italiane spa ».

Si soggiunge che in alcune province, poiché il compenso per il servizio di trasporto valori previsto nel contratto non è risultato conforme alla cosiddetta tariffa di « legalità » stabilita localmente dal prefetto, le competenti prefetture hanno già adottato le previste misure sanzionatorie di carattere amministrativo ovvero hanno avviato l'istruttoria preordinata all'adozione dei provvedimenti del caso.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

da alcuni anni la gestione dell'area marina protetta di Punta della Campanella è stata affidata al Consorzio dei sei comuni nel cui territorio ricade la riserva: Massa Lubrense, Vico Equense, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento e Positano;

il 13 giugno 2000 il Ministro dell'ambiente ha emanato un decreto nel quale si apportavano sostanziali modifiche alla zonizzazione e alla normativa di tutela dell'Area Marina istituita nel 1997, riducendo alcuni vincoli e rimuovendo alcuni divieti; le modifiche, suggerite dal direttore generale dell'Area Marina che si era fatto interprete delle richieste delle popolazioni e delle attività economico-turistiche locali, hanno instaurato un clima proficuo di collaborazione tra l'ente e gli operatori della zona dopo anni di proteste e di tensioni;

le recenti modifiche hanno anche incontrato il favore delle numerose associazioni ambientaliste presenti sul territorio ed orientato l'Area Marina Protetta verso la promozione di uno sviluppo economico e turistico «eco-compatibile», rispettoso sia delle finalità di tutela delle specie marine, che delle esigenze di attività, economiche consolidate sul territorio (*diving center*, escursioni guidate, pesca), in piena coerenza con i principi istitutivi;

grazie a questo clima proficuo, l'estate del 2001 avrebbe dovuto costituire l'occasione per il grande rilancio dell'Area Marina di Punta Campanella, che insiste sulla costiera sorrentina e amalfitana, zone notoriamente di grande prestigio internazionale, interessate da flussi turistici di altissimo livello per qualità e quantità;

tale opportunità rischia tuttavia di essere persa perché l'ente gestore della Riserva si dibatte in croniche carenze di personale che ne paralizzano ogni attività di promozione: al momento l'unico dipendente in ruolo è il direttore generale che dispone di un paio di dipendenti comunali «prestati» dal comune di Massa Lubrense che lavorano *part-time* per l'Ente;

l'inadeguatezza delle risorse umane e finanziarie ha creato situazioni paradossali: ad esempio, le gare bandite dall'ente gestore per l'acquisto degli ormeggi e delle relative boe di delimitazione per le zone B e C, non possono essere espletate, nonostante siano arrivate da mesi le buste con le offerte, perché l'ente non dispone ancora della figura del responsabile amministrativo che permetta di operare alla commissione di gara e che firmi i mandati di pagamento, né le firme possono essere apposte solo dal direttore generale che non può essere il «controllore» e il «controllato» del procedimento amministrativo;

per la carenza di personale risulta impossibile per l'ente gestore accedere a consistenti finanziamenti comunitari pur essendo beneficiario di tre tipi di intervento: installazione di strutture antistrascico in favore della piccola pesca, azioni

di promozioni del prodotto ittico e progetti pilota per gli allevamenti di qualità; l'ente quindi, che ha avuto grosse difficoltà anche nel redigere il bilancio, è assolutamente impossibilitato a predisporre e realizzare i progetti per uno sviluppo economico «ecocompatibile» coerente con le finalità della Riserva;

la carenza di personale rende altresì impossibile per l'ente adempiere anche a quella funzione di raccordo e sostegno agli imprenditori che volessero investire in iniziative di supporto alla Riserva Marina anche attingendo a fondi comunitari: le varie «borse internazionali» del turismo, ad esempio, hanno prodotto un notevole interesse dei *tour operator* pronti a convogliare verso la riserva marina un turismo colto, intelligente e rispettoso della natura ma questi operatori chiedono servizi come gli ormeggi necessari per le escursioni guidate nelle zone di riserva generale, le attività di pesca turistica, le visite in barche con fondo di vetro, le immersioni subacquee con autorespiratore;

la citata assenza di boe ed ormeggi nella Riserva Marina è gravissima essendo ormai iniziata la stagione estiva, la prima — dopo anni di proroghe — in cui entrano pienamente in vigore i divieti e i vincoli nelle zone B e C: non essendo stati predisposti dall'ente gli ormeggi autorizzati risulterà infatti impossibile per i diportisti frequentare le splendide baie della costa dove è vietato l'ancoraggio e ciò creerà malumore, emorragie di turisti e una ricaduta negativa nell'immagine dell'Area Marina Protetta sprecando così una preziosa occasione di valorizzazione della costiera;

nonostante questi problemi siano stati spesso segnalati ripetutamente sulla stampa locale i comuni componenti il Consorzio non hanno ritenuto di predisporre adeguate risorse umane e finanziarie con le quali gestire con successo la Riserva arrivando addirittura a chiedere al ministero dell'ambiente, attraverso le odierne richieste del sindaco di Massa

Lubrense — presidente dell'assemblea dei sindaci del Consorzio e quindi parte in causa nella gestione della Riserva —, secondo l'interrogante per mascherare la propria negligenza di ridurre ulteriormente i vincoli esistenti, chiedendo ulteriori ed ingiustificate proroghe all'entrata in vigore di misure limitative di attività non compatibili con i fini di protezione dell'area marina;

a fronte della necessità di uno stanziamento di appena 120 milioni di lire annui per dotare la Riserva del personale sufficiente a risolvere gran parte dei problemi elencati, i sei comuni componenti l'ente gestore hanno stanziato infatti solo 50 milioni (20 dei quali l'amministrazione di Massa Lubrense e 6 milioni ciascuno gli altri cinque comuni), denaro peraltro non ancora pervenuto all'ente;

la legge quadro sulle Aree naturali protette n. 384/1991 non prevede finanziamenti statali per il personale degli enti gestori delle Riserve Marine consentendolo, invece, per i Parchi Nazionali Terrestri;

l'articolo 22 dello Statuto del Consorzio di Gestione prevede che: « Le spese di funzionamento del Consorzio non gravano sugli enti consorziati in quanto trovano copertura nei trasferimenti previsti dal ministero dell'ambiente e dei contributi e proventi di altri soggetti pubblici e privati », norma che il ministero dell'ambiente ha recepito nella convenzione stipulata con il Consorzio al momento di affidargli la gestione dell'Area Marina;

se si volessero applicare « letteralmente » normative e, convenzioni nessuno sarebbe tenuto a finanziare le spese del personale dell'ente gestore con il conseguente mancato stanziamento di un centinaio di milioni di lire per il personale dell'Ente, una cifra irrisoria rispetto alle notevoli opportunità anche economiche, che una Riserva Marina pienamente funzionante sarebbe in grado di offrire;

a giudizio dell'interrogante sarebbe evidente la strategia dei comuni del Con-

sorzio che da una parte rivendicano poteri di gestione di porzioni di territorio dall'elevato valore ambientale e dall'altra non disponendo adeguato personale e finanziamenti di fatto fanno fallire la possibilità di uno sviluppo turistico del territorio in maniera sostenibile, adducendo infine il fallimento del progetto come causa per rimuovere i vincoli e le misure di tutela posti dallo Stato che viene accusato di saper solo vietare attività da sempre consentite e tollerate anche se svolte in violazione della legge —:

quali urgentissimi ed opportuni provvedimenti il ministro intenda adottare per risolvere i problemi elencati che finora hanno impedito il corretto funzionamento dell'Area Marina Protetta di Punta della Campanella stroncando sul nascere qualsiasi opportunità di sviluppo economico-turistico « ecocompatibile », coerente con le finalità del decreto istitutivo della Riserva;

quali iniziative intenda assumere nei confronti di tali omissioni che sono il segno evidente di una politica ostile alle riserve marine e alle aree protette in generale che si vogliono condurre al progressivo « smantellamento », così da lasciare liberi i comuni di riprendere a distruggere i valori paesaggistici, naturalistici e scientifici delle zone più belle ed incontaminate d'Italia come la costiera sorrentina e amalfitana, famose in tutto il mondo. (4-00287)

RISPOSTA. — *In risposta al quesito degli interroganti circa le iniziative che l'amministrazione intende assumere per risolvere la carenza di personale del Consorzio di Gestione della Riserva naturale Punta Campanella, si fa presente che il Servizio difesa del mare, alle richieste del predetto Consorzio, ha più volte rappresentato che gli oneri relativi al personale sono a carico dello stesso in qualità di ente affidatario della gestione, posto che la legge quadro sulle aree protette non prevede finanziamenti statali per le spese del personale né è possibile far ricadere su finanziamenti statali gli oneri di funzionamento di un*

Consorzio costituitosi ai sensi della legge n. 142 del 1990.

Al fine di risolvere il problema è stato suggerito al Consorzio di procedere quanto prima alla modifica dello statuto e far gravare gli oneri relativi a tali spese sugli enti consorziati così come prescrive il decreto legislativo n. 267 del 2000, che prevede la possibilità... «al momento della costituzione di un consorzio possono prevedere anche la costituzione di uffici comuni, che operano con personale distaccato dagli enti partecipati al quale affidare l'esercizio delle funzioni pubbliche in luogo dei partecipanti all'accordo, ovvero la delega di funzioni da parte degli enti partecipati a favore di uno di essi, che opera in luogo e per conto degli enti delegati».

Tuttavia il Servizio difesa del mare, viste le grandi difficoltà amministrative del Consorzio, allo scopo di assicurare comunque il funzionamento dell'area marina in argomento e nelle more della predetta modifica statutaria, ha autorizzato con nota 22 marzo 2001, per il solo esercizio 2001, la destinazione delle risorse già trasferite, alla stipula di convenzioni con società e/o cooperative di servizi per l'utilizzo di un massimo di due unità per l'espletamento delle funzioni dell'ente, nonché per finanziare progetti di produttività da far eseguire a dipendenti degli enti locali.

In ultimo il Servizio difesa del mare in attesa di una proposta sulle problematiche del personale che gli enti gestori si sono impegnati a formulare durante i lavori della riunione del 10 luglio 2001, tale proposta rappresenta la base di partenza per elaborare entro il corrente anno una ipotesi di soluzione globale sulla materia del personale delle aree marine protette.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dell'ambiente e tutela del territorio, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nelle isole di Ventotene e di Santo Stefano è stata istituita una Riserva Ma-

rina, con decreto del ministero dell'ambiente del 12 dicembre 1997, e successivamente una Riserva Marina e Terrestre, con decreto del ministero dell'ambiente dell'11 maggio 1999;

i decreti istitutivi prevedono che la gestione dell'area protetta sia affidata al comune di Ventotene previa stipula di una convenzione tra il comune ed il ministero dell'ambiente; nelle more della definizione della procedura di trasferimento delle competenze il Ministero dell'ambiente svolge, mediante la sua Direzione per la Conservazione della Natura, le funzioni di ente gestore della Riserva, con gli obblighi che ne derivano;

la Commissione di Riserva prevista dai decreti istitutivi è stata regolarmente istituita e ad essa competono le funzioni di controllo sulla legittimità degli atti posti in essere dall'Ente di Gestione e di altri enti pubblici e privati aventi rilevanza nel territorio della Riserva;

la Capitaneria di Porto di Gaeta ha espresso in generale parere negativo alle richieste di rilascio di concessioni demaniali per il posizionamento di pontili e per lo svolgimento di altre attività marittime negli specchi d'acqua, compresi quelli portuali, di Ventotene e Santo Stefano a causa dell'istituzione della Riserva;

la Capitaneria di Porto di Gaeta ha in particolare respinto, in data 10 giugno 1998 e 27 ottobre 1998 una richiesta di concessione demaniale presentata da privati il 25 settembre 1998 contro tale decisione è stato presentato ricorso gerarchico al Ministero dei trasporti e della navigazione in data 3 dicembre 1998;

con nota prot. 5170011/CT il 27 gennaio 1999 la Direzione Demanio del Ministero dei trasporti e della navigazione richiedeva alla Capitaneria di Porto di Gaeta una nota informativa sul ricorso Sportiello-Langella e la Capitaneria di Porto di Ventotene, con nota prot. 21421-Demanio, riconfermava il 9 marzo 1999 il suo diniego alla concessione per motivi attinenti alla sicurezza della navigazione,

la manifesta volontà dell'amministrazione di destinare ad uso pubblico e gratuito l'intero spazio acqueo portuale nonché per la volontà di affidare la gestione dell'area protetta « ad enti locali territoriali singoli o in associazione tra loro, con il contributo di istituti di ricerca e associazioni ambientaliste riconosciute », direttiva quest'ultima ribadita dall'Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare del Ministero dell'Ambiente che, presso la Capitaneria di Porto di Gaeta, ha istituito la Commissione di Riserva delle isole di Ventotene e di Santo Stefano;

nonostante il reiterato parere negativo delle Capitanerie di Porto l'Ufficio Demanio Marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione, con nota prot. DEMCT 1532 del 14 dicembre 1999 accettava il ricorso ed annullava il provvedimento n. 19440-Demanio del 27 ottobre 1998 della Capitaneria di Porto di Gaeta;

contro tale decisione venivano presentati successivamente dei ricorsi da parte di privati ai quali non è stata ancora data risposta;

nell'anno in corso è stata convocata una Conferenza di Servizi per acquisire il parere preventivo degli enti interessati, compreso il Comune di Ventotene che, preannunciando la volontà di gestire direttamente l'area portuale con criteri prevalenti di interesse pubblico e di ecocompatibilità, ha riconfermato il suo parere contrario alla concessione demaniale a favore dei ricorrenti;

nonostante che alla citata Conferenza dei Servizi non sia stato convocato il Ministero dell'ambiente, attuale ente gestore dell'area protetta, né sia stato richiesto agli enti competenti il parere relativo all'impatto ambientale dei pontili, il 20 giugno 2001 la Capitaneria di Porto di Gaeta ha rilasciato ai signori Sportiello e Langella la concessione demaniale per posizionare pontili galleggianti nel porto di Ventotene;

se l'iter della concessione demaniale per il posizionamento di pontili galleg-

gianti si sia svolto in maniera regolare e non vi siano state irregolarità in ordine alla legittimità formale e sostanziale degli atti;

se l'accoglimento del ricorso da parte dell'Ufficio Demanio del Ministero dei trasporti e della navigazione non delegittimi la Capitaneria di Porto ed il Comune di Ventotene, ovvero le due amministrazioni pubbliche istituzionalmente preposte a ricoprire il molo di Ente Gestore e di Coordinatore della Commissione della Riserva;

se sia legittima da parte dell'Ufficio Demanio del Ministero dei trasporti e della navigazione l'avocazione delle competenze gestorie di aree marittime, evidentemente destinate a finalità turistico-recettive e per questo affidate alla gestione degli enti locali. (4-00294)

RISPOSTA. — L'Area naturale marina protetta Isole di Ventotene e S. Stefano, prevista dall'articolo 31 della legge 31 dicembre 1982 n. 979, è stata istituita con decreto del Ministro dell'ambiente del 12 dicembre 1997.

L'area protetta marina interessa il tratto di mare prospiciente le Isole di Ventotene e S. Stefano, mentre il territorio emerso delle due isole è compreso nella perimetrazione dell'omonima Riserva Naturale statale, istituita con decreto del Ministro dell'ambiente del 11 maggio 1999. Tale decreto affida la gestione della riserva al comune di Ventotene e prevede la stipula di un'apposita convenzione tra il Ministero dell'ambiente ed il predetto comune.

La convenzione prevista è ancora in fase di definizione in quanto il sindaco del comune, benché sollecitato dal Servizio conservazione della natura del ministero dell'ambiente, da ultimo il 28 giugno 2001, in seguito ad un'apposita riunione svoltasi presso il ministero il 26 giugno 2001, non ha ancora provveduto alla firma.

Il comma 3 dell'articolo 4 dello stesso decreto prevede che al Comune di Ventotene sia affidata anche la gestione dell'area naturale marina protetta istituita con decreto ministeriale del 12 dicembre 1997.

L'articolo 3 dello stesso decreto prevede, inoltre, la successiva nomina di una Commissione di riserva « unica » che dalla data del suo legittimo insediamento subentrerà nelle funzioni della Commissione dell'area marina protetta, nominata con decreto ministeriale del 12 maggio 1998, che, contestualmente, cesserà di essere operativa.

L'intervento, per cui è stato richiesto e ottenuto il rilascio di concessione demaniale marittima per la realizzazione di n. 8 moduli per pontili galleggianti per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto interessa uno specchio acqueo (m.q. 913,40) nel Porto Nuovo di Ventotene, località Cala Rossano, ricade nella zona C dell'area marina protetta, come delimitata dal decreto ministeriale 12 dicembre 1997.

Al fine di valutare i vari interessi pubblici coinvolti nell'iter procedimentale, e per l'acquisizione dei relativi pareri la Capitaneria di porto di Gaeta ha convocato una conferenza dei servizi (27 marzo-3 aprile 2001), alla quale il Servizio difesa mare non è stato invitato a partecipare.

Con nota SDM/2/5410/C1306 del 13 giugno 2001 inviata alla citata Capitaneria, il suddetto servizio, nel sottolineare l'urgenza della trasmissione di informazioni dettagliate, ha precisato come il rilascio di autorizzazioni e/o concessioni fosse subordinato al rispetto della disciplina di tutela dell'area marina protetta, confermando, in assenza di dette informazioni, quanto affermato dalla Regione Lazio durante la Conferenza dei servizi, sulla necessità di effettuare preventivamente la procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza regionale, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996. Inoltre, con la predetta nota ha evidenziato che la valutazione di impatto ambientale avrebbe dovuto includere la valutazione di incidenza di cui agli articoli 5 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, dal momento che l'area interessata dall'intervento è stata individuata dalla regione Lazio come sito di importanza comunitaria (SIC IT600018) ai sensi della direttiva 92/43/CEE e come

Zona di Protezione Speciale (ZPS IT6040019) ai sensi della direttiva 79/409/CEE.

Con nota SMD/2/5899 B13 del 16 luglio 2001, il Servizio difesa del mare ha sottolineato come dalla concessione nel frattempo rilasciata dalla capitaneria non si potessero desumere le informazioni utili richieste ai fini di accertare la compatibilità dell'intervento con la disciplina di tutela dell'area marina protetta; ed ha, al contempo, chiarito come, contrariamente a quanto affermato nell'anzidetta concessione, non rientrasse nelle competenze del medesimo, l'adozione di uno specifico provvedimento che vieti il rilascio della concessione sull'area demaniale di cui all'oggetto, ma che lo stesso è tenuto a garantire il rispetto della normativa di tutela dell'area in ordine alle finalità istitutive e, più in generale, a verificare il rispetto di tutte le disposizioni finalizzate alla tutela ambientale come quelle relative alla valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, anche sulla base della delibera di G.R. n. 3099 del 30 luglio 1998 della regione Lazio, e sulla valutazione di incidenza, ai sensi degli articoli 5 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357.

Sulla base di una verifica tecnica effettuata in loco in data 24 luglio 2001, il Servizio difesa del mare, con nota SDM/2/6268/B.09 del 26 luglio 2001, nel ribadire quanto affermato in precedenza, ha evidenziato alla Capitaneria di Porto di Gaeta come risultassero in corso presso i competenti uffici della Regione Lazio sia l'istruttoria relativa alla valutazione di incidenza per la presenza di una Zona di Protezione Speciale (ZPS) individuata ai sensi della direttiva 79/409/7CEE, che la procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 e come le prescrizioni richieste dal medesimo servizio in passato, in ordine alla messa in sicurezza ambientale dell'opera, non risultassero, a quella data, concretizzate. Pertanto, il servizio ha invitato la Capitaneria di porto di Gaeta a valutare le opportune misure di autotutela.

Relativamente alle competenze sul rilascio delle concessioni di beni del demanio marittimo e di zone di mare territoriale, si evidenzia come l'intervento di cui trattasi ricada in una zona portuale che, pertanto, sembrerebbe esclusa dal conferimento di funzioni alla regione effettuato dall'articolo 105, comma 2, lettera l) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. Sull'attuale assetto delle competenze sui beni del demanio marittimo e di zone di mare territoriale ricadenti all'interno delle aree marine protette, lo stesso Servizio difesa del mare ha già inoltrato, tramite il competente ufficio legislativo, una richiesta di parere al Consiglio di Stato, firmata dal Ministro dell'ambiente in data 17 luglio 2001.

Infine, il Servizio conservazione della natura, a seguito delle segnalazioni del Servizio difesa del mare ha disposto un'ispezione del corpo forestale per verificare la vicenda in argomento rispetto alla vigente normativa comunitaria relativa ai siti di importanza comunitaria e alle zone di protezione speciale.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

RUSSO SPENA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 14 giugno 2001 è stato ritrovato il relitto della nave affondata a largo delle coste meridionali della Sicilia il 26 dicembre 1996 con a bordo 293 immigrati indiani, pakistani e cingalesi tamil;

nonostante le interrogazioni parlamentari di Rifondazione Comunista e di altri gruppi parlamentari tempestivamente presentate nel gennaio 1997, è stata un'indagine del quotidiano *la Repubblica* a permettere di fare luce, con prove inconfutabili, su un naufragio considerato finora dalle autorità « presunto »;

si tratta della tragedia più grande nel Mediterraneo dalla fine della seconda guerra mondiale;

da questo terribile episodio emerge purtroppo una certezza: la tragedia dei naufraghi fantasmi del 1996 è figlia dello stesso clima di rimozione e isterismo contro gli immigrati nel quale maturò la tragedia del Kater Rades, affondata dalla nave militare italiana nel Canale di Otranto;

le responsabilità politiche e governative sono chiarissime: è la stessa democrazia italiana, lo stesso stato di diritto, che muore, insieme agli immigrati, nei mari della Puglia e della Sicilia —:

se siano informati di quali indagini siano state realmente svolte dalle autorità di polizia e dall'esercito che pattugliano giorno e notte quel tratto di mare;

per quale motivo non siano state compiute ricerche e indagini di fronte ai cadaveri che, nei giorni e nei mesi successivi alla tragedia erano impigliati nelle reti dei pescatori;

quali siano le responsabilità, non solo ma anche politiche, su cui sarebbe cinico continuare a calare una coltre di silenzio o di ipocrite parole di circostanza;

se non ritengano opportuno e urgente un'indagine internazionale e, ancora più urgente una discussione parlamentare che accerti le responsabilità esistenti di omesso soccorso, di omessa indagine, di omessa ricerca. (4-00052)

RISPOSTA. — *Le indagini sul naufragio avvenuto nella notte del Natale 1996, inserite in una più ampia attività investigativa coordinata dal Servizio centrale operativo, si sono concluse il 14 dicembre 1998, con l'emissione, da parte del GIP del tribunale di Siracusa di un'ordinanza di custodia cautelare in carcere nei confronti di tredici cittadini extracomunitari.*

Gli indagati erano tutti membri dell'equipaggio della nave mercantile di nazionalità onduregna « Yiohan », che nel corso di manovre di avvicinamento, avrebbe speronato un natante maltese, con a bordo circa 300 profughi, provocandone l'affondamento.

Tra i tredici indagati vi è anche un cittadino libanese, comandante della « Yiohan », membro di spicco di un'organizzazione criminale internazionale dedita al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, tratto in arresto il 10 dicembre 1999, a Marsiglia.

La prima udienza del processo ha avuto luogo il 7 maggio 2001, mentre la prossima è stata fissata per il 22 ottobre 2001.

A seguito delle notizie pubblicate recentemente su quotidiani a diffusione nazionale e locale, circa il presunto rinvenimento di resti umani nel periodo successivo al verificarsi della tragedia, le forze di polizia, su delega della procura della Repubblica di Siracusa, hanno avviato nuove ricerche, con l'ausilio di motovedette d'altura e unità subacquee.

Sono state assunte inoltre testimonianze che, finora, non hanno fornito elementi utili alle indagini.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

il periodico *Il Duemila* diretto dall'onorevole Raffaele Costa, nel suo ultimo numero ha ospitato il seguente articolo: « Scoperto un altro ente inutile. È il Comitato di collegamento con la FAO: ci costa 550 milioni l'anno ma si riunisce solo per approvare i bilanci. Chi ha mai sentito parlare del "Comitato nazionale italiano per il collegamento tra il Governo italiano e l'organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura"? Tale Comitato è stato istituito con una legge dell'ormai lontano 1948 e soprattutto costa alle casse pubbliche 550 milioni l'anno da circa 16 anni (nel 1984 il contributo venne elevato di 400 milioni annui rispetto agli anni precedenti). A presiedere tale Comitato, il cui compito sarebbe quello di coordinare i rapporti con la FAO, è il Ministro per le politiche agricole. Ma a farne parte sono chiamati rappresentanti di quasi tutti i Ministeri. Che i compiti di tale Comitato siano alquanto scarsi lo attesta la Corte dei conti che

scrive in proposito: "Le funzioni previste dalla legge istitutiva non sono ormai da lungo tempo più esercitate, tanto che non sono stati mai costituiti né la giunta esecutiva né i sottocomitati". In pratica il Comitato serve solo a far sopravvivere se stesso. Prova ne è che si riunisce solo per l'approvazione dei bilanci e gli unici organi attivi sono solo il Collegio amministrativo e il Collegio sindacale. A ben cercare si trova qualcosa nell'attività del Comitato: tra cui il contributo di 34 milioni di lire elargito nel 1998 per la celebrazione della "Giornata della donna rurale". Non deve sorprendere che le conclusioni siano drastiche: "Si pone pertanto il problema della soppressione dell'Ente in questione — scrive la Corte dei conti — in quanto l'attività svolta dalla Segreteria generale, nonostante l'esiguità del personale, si realizza in funzioni di segreteria che ben possono essere svolte da un'articolazione della Direzione generale delle politiche comunitarie e internazionali". Il tutto porterebbe a un "conseguente recupero a favore dell'Erario di notevoli disponibilità finanziarie" » —:

se non si intenda valutare l'opportunità dell'immediata soppressione dell'ente in questione. (4-00289)

RISPOSTA. — Il Comitato nazionale italiano della FAO è stato istituito con decreto legislativo n. 1182 del 7 maggio 1948, ratificato con legge n. 561/1956, per rispondere ad un esplicito voto della Conferenza FAO (settembre 1946) con cui veniva chiesto agli Stati Membri di costituire un « Comité National de liaison à forte représentation ». Il Comitato, presieduto dall'allora Ministro dell'agricoltura e delle foreste oggi Ministro delle politiche agricole e forestali, è composto dai rappresentanti dei dicasteri e degli enti che operano nei settori di competenza della FAO.

Il Comitato nasce come collegamento tra il Governo italiano e la FAO o altri analoghi istituti internazionali con funzioni, altresì, di coordinamento tra i diversi ministeri ed enti o istituti internazionali.

I compiti assegnati al Comitato dalla norma istitutiva sono sostanzialmente

svolti dal collegio amministrativo e dal segretariato generale.

Il collegio amministrativo indirizza il segretariato per una adeguata partecipazione del nostro Paese alle assise internazionali convocate dalla FAO, curando ogni volta la necessaria preparazione delle nostre delegazioni e fornendo tempestivamente al segretariato della FAO le notizie richieste per l'elaborazione della documentazione.

Tali attività sono annualmente sottoposte alla ratifica del Comitato nazionale in occasione dell'esame dei bilanci preventivo e consuntivo che, oltre alla esposizione dei dati finanziari, evidenziano in dettaglio tutta l'attività svolta dal collegio amministrativo e dal segretariato generale.

Il Comitato, considerato nella sua figura unitaria, non è collocabile nell'ambito di un determinato dicastero, essendo un organo di coordinamento tra vari ministeri ed enti o istituti internazionali.

L'ufficio del segretariato generale, invece, ha un legame assai accentuato di dipendenza dal Ministro delle politiche agricole e forestali: spetta esclusivamente a questi la nomina, la conferma o la revoca del segretario generale; l'atto di assunzione ed ogni eventuale provvedimento disciplinare del personale; la determinazione, in concreto, dei compiti del segretariato.

Da molti anni il ministero del tesoro ha chiesto a questa amministrazione di voler provvedere ad inglobare l'ufficio del segretariato del Comitato nazionale della FAO, nella struttura del Ministero, secondo l'indirizzo tendente alla « scomparsa di quelle anomale configurazioni giuridiche, variamente chiamate (organi, comitati, eccetera) ».

Tale soluzione, sollecitata, oltre che dal ministero del tesoro, anche dalla Corte dei conti, ha trovato parziale accoglimento.

Il ministero, quale organo di vigilanza, ha previsto con decreto del Presidente della Repubblica n. 450 del 28 marzo 2000 l'inquadramento del personale attualmente in servizio presso il segretariato generale (n. 3 unità) nei ruoli del ministero.

Per quanto riguarda l'attuale dotazione finanziaria del Comitato, la legge 4 agosto

1984, n. 461, oltre a stabilire un contributo ordinario annuale a favore del Comitato corrispondente per complessive lire 550 milioni, postula che lo stesso sarà oggetto di rideterminazione a decorrere dall'inquadramento del personale del segretariato nei ruoli del ministero dell'agricoltura e delle foreste.

L'importo del contributo ordinario in favore del Comitato (lire 550 milioni annui), era stato quantificato per far fronte, alla data di emanazione della legge n. 461/1984, ad un organico previsto di 30 unità di personale. Tenuto conto che la Presidenza del Consiglio dei Ministri — dipartimento funzione pubblica — all'uopo interessata, non ha inteso autorizzare il Comitato ad espletare pubblici concorsi per reintegrare il ruolo organico del Segretariato, ne è conseguita una costante diminuzione di unità operative fino a raggiungere l'attuale consistenza di tre persone. Conseguentemente, la progressiva diminuzione degli oneri del personale (che in bilancio corrispondono a circa il 90 per cento delle spese correnti di funzionamento) ha determinato un costante incremento annuo dell'avanzo di amministrazione.

Il collegio amministrativo, quindi, non essendo stato utilizzato il contributo, se non in minima parte, ha deliberato di investire la quasi totalità del risparmio nell'acquisto di titoli di Stato.

In merito al contributo di lire 34.907.840, esposto nel bilancio consuntivo dell'esercizio 1998, destinato alla realizzazione della « Giornata Mondiale della Donna Rurale, si precisa che esso comprende un finanziamento da parte dell'ISMEA e del ministero delle politiche agricole e forestali di complessive lire 34.209.683, come risulta dai documenti contabili ufficiali; pertanto, la quota partecipativa del Comitato, deliberata dal collegio amministrativo, ammonta a sole lire 698.157.

Quanto, infine, alla richiesta di soppressione del Comitato, è allo studio dell'amministrazione una soluzione legislativa in tal senso, volta ad inglobare definitivamente

mente, entro il 31 dicembre 2001, le attuali funzioni del Comitato nella struttura del ministero.

Il Ministro delle politiche agricole e forestali: Giovanni Alemanno.

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

lo stabilimento balneare della polizia ubicato a Torregaveta (Napoli) ha sempre svolto nei suoi decenni di vita una importante funzione sociale;

tale stabilimento, tra i più grandi d'Italia, ha permesso a centinaia di famiglie di poter trascorrere qualche giornata al mare in assoluta tranquillità;

lo stesso è l'unica struttura di questo tipo nella provincia di Napoli —:

se, ed in quali tempi, sia prevista la riapertura dello stabilimento balneare in questa stagione;

se siano già stati stanziati dei fondi per l'intervento di manutenzione straordinaria di cui lo stabilimento necessita, motivo per il quale lo stesso ancora chiuso con conseguenti danni per molte famiglie.
(4-00407)

RISPOSTA. — *Il centro balneare della polizia di Stato di Torregaveta è una struttura del fondo di assistenza per il personale della pubblica sicurezza, ente di diritto pubblico istituito con la legge n. 1279 del 1964.*

Nella stagione estiva di quest'anno non si è potuto mettere a disposizione dei frequentatori abituali il citato centro balneare, dal momento che lo stesso necessitava di complessi lavori manutentivi di importo particolarmente rilevante.

Il consiglio di amministrazione del fondo di assistenza, pertanto, ha deliberato per il futuro, la locazione del centro a soggetti privati previa indizione di una pubblica gara di appalto.

Al fine di garantire, comunque, al personale della polizia di Stato ed ai loro

familiari, la possibilità di fruire, a condizioni vantaggiose, di servizi balneari, la questura di Napoli è stata autorizzata a stipulare apposite convenzioni con gli stabilimenti limitrofi a quello rimasto chiuso.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

la paventata soppressione della sezione di polizia ferroviaria di Vicenza nell'ambito della riorganizzazione degli uffici periferici della polizia stradale ferroviaria, di frontiera e postale, è in contrasto con l'esigenza di realizzare, secondo criteri di efficienza, efficacia, economicità ed ampia flessibilità, la migliore utilizzazione delle risorse della specialità polizia ferroviaria della Polizia di Stato, al fine di conferire ulteriore incisività nell'attività di polizia diretta a garantire la sicurezza della circolazione nel settore dei trasporti ferroviari, anche con riguardo al contrasto della criminalità;

l'ufficio della Polfer di Vicenza è ubicato sulla linea ferroviaria Milano-Venezia con il compito di garantire la sicurezza dei trasporti ferroviari su una tratta di primaria importanza per la circolazione nazionale e internazionale. Nella stazione di Vicenza ferma la totalità dei convogli circolanti sulla Milano-Venezia compresi gli « Eurostar », « Eurocity », « Intercity » con un'affluenza giornaliera media di oltre 20.000 cittadini;

la città di Vicenza è interessata dalla presenza di importanti strutture commerciali (esempio plesso fieristico, acciaierie, laboratori orafi eccetera) nonché militari (caserme, base U.S.A., eccetera) che determinano un continuo movimento di operatori dei vari settori e di materiali e merci — anche pericolose — che si avvalgono del trasporto ferroviario e che quindi necessitano di particolare attenzione sotto il profilo della sicurezza; essa è meta di turisti che si servono dei servizi offerti dalle Ferrovie dello Stato spa; si servono

dei trasporti ferroviari della Stazione di Vicenza migliaia di persone che partono verso famosi luoghi di culto nazionali ed esteri; sono frequenti spostamenti di tifoserie delle squadre di calcio dei massimi campionati nazionali; cittadini e cittadine diretti in località sedi di manifestazioni politiche, sindacali e studentesche, oltre che naturalmente migliaia di studenti universitari e medi e di lavoratori partono e arrivano alla stazione di Vicenza;

la giurisdizione di competenza della Polfer comprende 10 Stazioni ferroviarie: Vicenza - Altavilla - Montebello - Lonigo - Cavazzale - Dueville - Villaverla - Thiene - Marano Vicentino - Schio e 55 km. di linea ferroviaria interessati dalla presenza di obiettivi sensibili quali: cavalcaferrovia, sottostazioni elettriche, ponti gallerie e scali ferroviari;

in caso di soppressione dell'ufficio della Polfer di Vicenza non esisterebbe più alcun referente della Polizia Ferroviaria, con un inspiegabile « vuoto » tra Padova e Verona di ben 83 chilometri;

nel corso degli ultimi anni l'ufficio della Polfer è stato anche rinforzato nell'organico e nelle dotazioni tecniche, proprio per far fronte alle sempre veniva addirittura elevato a sezione, proprio per l'importanza del territorio rientrante nella sfera giurisdizionale della Polfer vicentina;

sono stati realizzati ben due progetti per la ristrutturazione ed ampliamento dei locali in uso all'ufficio con un investimento complessivo di circa 150 milioni di lire, al fine di migliorare l'operatività del personale in servizio, con fondi delle Ferrovie dello Stato spa;

l'intera Stazione di Vicenza, inoltre, beneficerà di un massiccio intervento, nell'ottica di un piano di ristrutturazione globale, il cui finanziamento delle Ferrovie dello Stato spa, è già stato stimato in circa 24 miliardi di lire e che la stazione sarà interessata dal progetto di alta capacità ferroviaria con il conseguente potenziamento della linea ferroviaria e quindi con ulteriori esigenze di vigilanza e tutela della

sicurezza pubblica, diventando Vicenza sempre più importante strategicamente per il trasporto ferroviario;

la eventuale soppressione dell'ufficio della Polfer vanificherebbe di fatto un difficile e lungo lavoro sin qui fatto da operatori di polizia che, oltretutto, non hanno mai esitato a sacrificare anche la loro incolumità per la difesa della sicurezza e dei diritti civili e verrebbe distrutto e disperso un prezioso patrimonio che ormai appartiene alla città e alla provincia di Vicenza —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno intraprendere ogni utile iniziativa, affinché la sezione di polizia ferroviaria della stazione di Vicenza non sia soppressa, per salvaguardare l'interesse dei cittadini alla difesa dei loro diritti civili, la tutela della sicurezza della circolazione dei trasporti ferroviari, anche con riguardo al contrasto della criminalità, e infine, per evitare che sia distrutto e disperso un prezioso patrimonio di dedizione e di servizio che appartiene alla città e alla provincia di Vicenza. (4-00383)

RISPOSTA. — L'ipotesi paventata dall'interrogante rientrava in un progetto di razionalizzazione delle articolazioni centrali e periferiche degli uffici della polizia stradale, ferroviaria, di frontiera e postale, elaborato a suo tempo da questo ministero, che non ha però avuto seguito.

Al momento, quindi, non trova alcun riscontro.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

VENDOLA. — Al Ministro dell'interno, al Ministro delle politiche agricole e forestali. — Per sapere — premesso che:

il diffondersi crescente di episodi di criminalità nelle campagne pugliesi rappresenta ormai un fenomeno cronico, tanto inquietante quanto sottovalutato;

si tratta di una aggressione sistematica, talvolta organizzata in forme di vero

e proprio racket, che colpisce i raccolti e i mezzi agricoli, mettendo a repentaglio l'incolumità e la vita degli stessi agricoltori;

negli ultimi giorni soprattutto nelle campagne del nord-barese, in particolare a Bitonto e Barletta, vi è stato un dilagare incontrollato di episodi di delinquenza rurale: furto di interi raccolti, danneggiamenti « punitivi » ai vigneti, minacce a mano armata, episodi di estorsione;

l'insofferenza e la rabbia che vivono gli operatori del settore agricolo è alimentata dalla sensazione di completo abbandono da parte delle istituzioni e delle stesse forze dell'ordine;

in verità il grado di sorveglianza e di tutela dei territori agricoli in gran parte della regione Puglia è assolutamente inadeguato;

talvolta le forze dell'ordine a livello locale si mostrano insensibili alle denunce, le trattano come pratiche burocratiche, non coltivando rigorose attività d'indagine e di controllo di tutti quei luoghi che possono considerarsi naturali canali di riciclaggio dei proventi illeciti;

in questo quadro i consorzi di guardiania campestre svolgono un ruolo effimero, privo di una funzione effettiva e assolutamente carenti di quelle strumentazioni e di quella preparazione che possano costituire un adeguato contrasto ad una criminalità viepiù capace di organizzarsi e di colpire —:

quali interventi urgenti si intenda porre in essere per rispondere con tempestività ed efficacia all'emergenza criminale nelle campagne pugliesi ed in particolare nei territori agricoli della provincia di Bari;

quale iniziativa, eventualmente di carattere normativo, di superamento di una struttura arcaica come quella rappresentata dai consorzi delle guardie campestri, nella direzione della costituzione di una moderna « polizia rurale » in grado di confrontarsi con quei poteri criminali che

stanno sedimentando la loro invasiva presenza anche nei territori agricoli. (4-00168)

RISPOSTA. — Il fenomeno evidenziato nell'atto di sindacato ispettivo parlamentare, che, peraltro, appare solo raramente connesso a forme di criminalità organizzata, è stato esaminato, da ultimo, il 2 luglio 2001 dal comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica di Bari, al quale hanno partecipato i sindaci di Barletta e di Bitonto nonché rappresentanti delle Associazioni degli agricoltori (Confederazione Italiana Agricoltori, Confagricoltura e Coldiretti).

In tale occasione è stato sottolineato come i recenti episodi criminosi verificatisi in quei comuni (danneggiamenti a scopo di ritorsione di piante e furti a scopo di estorsione di macchine e attrezzi) siano connessi soprattutto a situazioni di conflittualità fra vicini o a contrasti interni ai consorzi di vigilanza delle guardie campestri.

Con riferimento ai consorzi, il prefetto di Bari ha sottolineato la necessità che gli stessi siano dotati di mezzi più efficaci ed operino in maggiore raccordo con le forze di polizia.

Sono state, inoltre, raggiunte intese con le associazioni di agricoltori che si sono impegnate a sensibilizzare gli associati affinché denunciino gli episodi criminosi di cui sono vittime, fornendo la necessaria collaborazione alle forze dell'ordine.

Sono stati disposti, infine, ulteriori servizi di controllo del territorio nelle zone rurali, con costanti pattugliamenti delle aree più a rischio, soprattutto nei periodi di raccolta.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

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

nel corso dello scorso biennio si è prodotta una svolta importante dal punto di vista del contrasto al fenomeno del contrabbando di tabacchi lavorati esteri, con una massiccia campagna informativa e culturale tesa a falsificare quelle tesi —

minimaliste e sociologiche — che vedevano nel contrabbando una attività « minore » dei clan criminali e una sorta di « ammortizzatore sociale » in territori ad alto indice di disoccupazione;

in questo quadro la cosiddetta « Operazione primavera » ha inferto colpi formidabili al ciclo del contrabbando, sgomberando le città pugliesi dalla presenza diffusa dei « banchetti » dei dettaglianti di tabacchi illeciti e disarticolando la rete delle coperture logistiche che consentiva la quotidiana e tranquilla movimentazione — lungo il percorso stradale Brindisi-Bari — di tonnellate di merce contrabbandiera;

i risultati conseguiti, che nessuno può sottovalutare, hanno ingenerato in taluno la falsa convinzione che il ciclo del contrabbando, perlomeno nel mercato italiano e specificamente pugliese, fosse di fatto esaurito;

nelle ultime settimane, purtroppo, mentre soprattutto nel capoluogo pugliese imperversa una cruenta guerra tra clan mafiosi, sono ricomparsi molti dei tipici segni di una presenza contrabbandiera: ad esempio sono ricomparsi i dettaglianti con i loro banchetti, intenti a vendere sigarette non usuali nel mercato illegale italiano (come le Regal, le Winston);

la riemersione del fenomeno contrabbandiero è all'attenzione delle forze dell'ordine pugliesi, ma è assolutamente in ombra dal punto di vista del dibattito politico sui temi della cosiddetta sicurezza e dell'ordine pubblico;

la caduta di attenzione verso un fenomeno (il contrabbando) davvero cruciale nella storia delle mafie pugliesi è interna alla più generale distrazione che, a più livelli, rende i poteri criminali un tema estraneo all'agenda dell'attualità politica —:

quale sia il giudizio del Governo sulla suddetta ripresa di attività di contrabbando nel territorio pugliese;

quali interventi concreti, dal punto di vista della repressione ma anche della « bonifica sociale » dei territori occupati dai clan mafiosi, si intenda porre in essere. (4-00222)

RISPOSTA. — Gli efferati episodi criminali cui si fa cenno nell'atto di sindacato ispettivo parlamentare sono da ascrivere al violento scontro in atto, a Bari, tra gruppi criminali, per il predominio nella gestione delle attività illecite e, in particolar modo, del contrabbando dei tabacchi lavorati esteri.

Per quanto concerne in particolare il fenomeno del contrabbando, il cui contrasto continua a rappresentare una delle priorità di questo ministero, si evidenzia, peraltro, come lo stesso si esprima con minore intensità rispetto ai livelli del passato.

Al riguardo va evidenziato, infatti, che le manifestazioni più tipiche del contrabbando di tabacchi lavorati esteri, quale la minuta vendita di sigarette, risultano del tutto ridimensionate, pur svolgendosi, allo scopo di eludere i sempre più capillari controlli, sulla base di mutate metodologie, come la vendita cosiddetta « porta a porta ».

Il segno evidente del persistere della sostanziale fase di stasi del fenomeno, pur a fronte degli efferati delitti cui si è fatto cenno, e per i quali sono stati disposti articolati e mirati servizi di polizia giudiziaria nei quartieri di Bari teatro dello scontro, è rappresentato proprio dalla modestia degli interventi repressivi effettuati a seguito dell'intensificazione dell'azione di controllo del territorio.

Le forze di polizia continuano a svolgere, infatti, un'attenta attività di repressione della citata fenomenologia criminale, perseguendo nel contempo l'obiettivo di inibire ogni azione svolta sul territorio da parte delle organizzazioni dedite allo smercio al minuto dei tabacchi lavorati esteri.

Si aggiunge al riguardo che è tuttora in atto il piano regionale coordinato di controllo del territorio, denominato « Operazione Puglia », il quale è mirato al contrasto dell'immigrazione clandestina e dei connessi fenomeni delinquenziali, in par-

ticolare traffici di droga, armi e tabacchi lavorati esteri.

Il dispositivo, varato in seno alla conferenza regionale delle autorità di pubblica sicurezza tenutasi a Taranto, il 22 febbraio 2001, risponde a criteri di selettività degli obiettivi, contemporaneità degli interventi e flessibilità nell'impiego di uomini e mezzi, con ripetizione, in modo sistematico, delle operazioni e privilegiando il fattore « sorpresa ».

Si aggiunge, inoltre, che, nell'ambito dei programmi operativi denominati INTER-REG II « Italia-Albania » ed « Italia-Grecia », sono stati anche acquisiti quattro sistemi radar autotrasportabili che contribuiranno al rafforzamento del controllo delle frontiere marittime ed aeree delle province di Bari, Brindisi e Lecce.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

VENDOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante in data 3 dicembre 1999 presentava una interrogazione parlamentare (atto n 4/27395) riguardante un deposito-discarda situato nella città di Roma;

nella summenzionata interrogazione, veniva ricostruita dettagliatamente una storia complessa e lunga che ha le sue origini sin dagli anni sessanta;

nel corso degli ultimi decenni sono intervenuti una serie di cambiamenti di carattere lavorativo e di dimensioni del sito che a tutt'oggi hanno aggravato la già compromessa salute pubblica degli abitanti del luogo;

il deposito-discarda è situato in via Orti Poli, 152 in una zona abitativa di Roma denominata Giardinetti, e da come risulta dalla cartellonistica affissa, la stessa discarda è gestita dalla Fitals srl il

cui amministratore unico è il signor Stefano Tommasini;

la ASL RM/B-SISP con nota n. 29764 del 21 luglio 1999 richiedeva, sulla base delle accertate carenze igienico-sanitarie e del rilevato inquinamento acustico che andava ben oltre il limite fissato dalla legge, al sindaco di Roma un provvedimento di sospensione dell'attività lavorativa;

il sindaco in data 20 settembre 1999 emetteva una ordinanza con cui prescriveva la immediata sospensione dei lavori della Fitals srl per i motivi anzidetti;

in data 13 ottobre 1999 la Fitals srl poneva in essere un ricorso dinanzi al Tar Lazio con cui si chiedeva la sospensiva del provvedimento sindacale, sospensiva che veniva concessa sulla base di riscontrati vizi di forma dell'ordinanza sindacale;

dopo diversi controlli esperiti successivamente alla sospensiva del Tar da svariate autorità competenti, si conveniva che la discarda continuava ad operare in violazione di una serie di prescrizioni normative senza mai curarsi di porre in essere il trasferimento concessogli dalla provincia di Roma (Ufficio provinciale all'ambiente) nella zona industriale della città di Guidonia;

quindi la provincia di Roma e, precisamente, il Dipartimento II « Ambiente » Servizio IV (n. prot. 215), a seguito di istruttoria emanava una determinazione dirigenziale (n. 10 del 25 gennaio 2001) con cui ordinava il divieto di attività alla Fitals srl;

i motivi di tale divieto il Dipartimento li ha ravvisati e provati in incontrovertibili carenze di requisiti imposti dalla legge;

i requisiti mancanti sono:

a) assenza di dichiarazione della iscrizione nel registro delle imprese completa di numero di iscrizione, sede legale, sede operativa, attività svolta (ad eccezione delle imprese individuali);

b) potenzialità massima annua dell'impianto, tipologia del rifiuto, provenienza del rifiuto, caratteristica del rifiuto, attività di recupero che si intende esercitare, individuazione delle attività di recupero indicata per ogni rifiuto, caratteristiche merceologiche dei prodotti derivanti dal ciclo di recupero indicata per ogni rifiuto, quantitativo annuo da recuperare, indicazione dello stabilimento, capacità di recupero e ciclo di trattamento o di combustione nel quale il rifiuto stesso è destinato ad essere recuperato indicato per ogni rifiuto, dichiarazione di rispetto delle condizioni di messa in riserva dei rifiuti, attestazione del pagamento dei diritti di iscrizione, mancata dichiarazione della localizzazione dell'impianto ove viene la messa in riserva R13 dei rifiuti recuperati, i rifiuti vengono inviati per la successiva operazione R5 a ditta per la quale viene dichiarato un titolo autorizzato non efficace, vengono indicate le caratteristiche merceologiche dei prodotti derivati dal ciclo di recupero e non le caratteristiche delle materie prime e/o prodotti ottenuti, eccetera;

la identificazione dei requisiti mancanti alla Fitals srl trovano loro origine nelle seguenti norme: decreto ministeriale del 2 agosto 1998, legge n. 241 del 1990 articolo 3, decreto legislativo n. 267 del 2000 articolo 7 commi 2 e 3;

la copia del divieto di attività viene trasmessa alla Fitals srl in data 7 febbraio 2001 per mezzo di messi notificatori;

da ultimo il comitato cittadino della zona Giardinetti, più volte si è recato (4 giugno 2001, 19 giugno 2001 e 25 giugno 2001) presso l'ufficio provinciale all'ambiente di Roma cui ha chiesto contezza ed informazioni sul mancato trasferimento della Fitals a Guidonia e del mancato rispetto del divieto di attività imposto dalla stessa autorità;

si sottolinea, infine, che l'interrogante ha personalmente allertato, da due anni a questa parte, tutte le autorità competenti, dal Ministero dell'ambiente alla Commissione parlamentare sul ciclo dei rifiuti,

dalle forze di polizia ecologica alle autorità amministrative comunale e provinciale, non mancando di sensibilizzare, senza ottenere riscontro alcuno, l'autorità prefettizia capitolina —:

quali valutazioni dia il Governo dei fatti suddescritti;

quali interventi concreti ed indilazionabili di propria competenza intendano assumere affinché si giunga alla definitiva chiusura di uno stabilimento di discarica che è in condizioni di totale illegalità e che, nel centro abitato, pone rilevanti problemi di ordine sanitario ed anche, vista la protesta dei cittadini del quartiere Giardinetti, problemi di ordine pubblico.
(4-00248)

RISPOSTA. — Si rappresenta che i fatti esposti investono questioni di prevalente competenza di enti non collegati a questa amministrazione da rapporti gerarchici o di vigilanza; pur tuttavia è stata avviata l'istruttoria per l'acquisizione dei necessari elementi informativi.

Si assicura l'interrogante che, una volta acquisita la suddetta informativa, il problema verrà esaminato con ogni attenzione e saranno adottate, se necessario, le iniziative istituzionalmente demandate per la salvaguardia dell'equilibrio ambientale.

Ci si riserva, se del caso, di fornire ulteriori informazioni.

Quanto sopra ai sensi dell'articolo 131, del regolamento della Camera.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio: Altero Matteoli.

ZACCHERA. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, al Ministro degli affari esteri, al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica 618/80 e/o altre normative di legge prendono in considerazione, normandolo, il problema dei ricoveri urgenti in luoghi di cura svizzeri per malattia del lavoratore italiano frontaliero in Svizzera;

conseguentemente, in caso di ricovero urgente per malattia in ospedale o casa di cura svizzera, viene dall'Istituto di cura richiesto il pagamento al cittadino italiano a mezzo fattura che il lavoratore dovrebbe poi presentare per il rimborso al consolato di competenza;

di quanto documentato come spesa, il 50 per cento dovrebbe essergli versato immediatamente dal consolato e l'ulteriore 50 per cento in un secondo tempo, esperiti i doverosi controlli e iter burocratici di rito. Si ritiene che l'intera somma venga poi richiesta dal ministero all'Asl di competenza;

risulta, su segnalazione delle associazioni di categoria dei lavoratori italiani frontalieri, che il consolato italiano di Lugano (unico consolato « sopravvissuto » nel Canton Ticino dopo l'improvvisa chiusura di quello di Locarno) avrebbe dichiarato di non conoscere tale procedura e quindi di non procedere all'indennizzo richiesto —:

quale sia l'esatta normativa esistente in caso di ricovero urgente in Svizzera per malattia di un lavoratore transfrontaliero;

se siano state date disposizioni chiare alle nostre autorità consolari, competenti per territorio, sulle prassi da adottarsi nei casi segnalati. (4-00011)

RISPOSTA. — *In riferimento a quanto rappresentato dall'interrogante si rileva che l'assistenza sanitaria ai lavoratori frontalieri in Svizzera è garantita dal ministero della sanità, in forma indiretta, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980 n. 618, recante norme in materia di assistenza sanitaria ai cittadini italiani all'estero. La normativa limita la tutela ai soli casi di urgenza, durante la permanenza dei lavoratori in territorio estero, ove la permanenza sia strettamente connessa al tipo di attività lavorativa svolta, a condizione che l'assistenza non sia già assicurata dal sistema di sicurezza sociale della Confederazione Elvetica o dal datore di lavoro.*

Le spese sanitarie sostenute dai lavoratori frontalieri in territorio elvetico sono rimborsate dal ministero della sanità, sempre che si riferiscano a prestazioni rientranti nei livelli di assistenza previsti dal servizio sanitario nazionale e che siano ritenute congrue in relazione a prezzi, tariffe ed onorari locali.

I lavoratori frontalieri aventi diritto alle prestazioni sono tenuti a presentare ai competenti uffici consolari apposita domanda di rimborso, entro tre mesi dall'ultima spesa riferita all'evento sanitario occorso, pena la decadenza dal diritto di rimborso.

L'articolo 7 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 618 del 1980 prevede altresì che gli uffici diplomatico-consolari possono disporre, debitamente autorizzati dal ministero della sanità, per il pagamento in loco, nella misura pari alla metà dell'importo complessivo, se sono già state esperite le procedure relative alla pratica di rimborso.

A tutt'oggi il ministero della sanità non ha ancora dato disposizioni affinché la forma di rimborso suddetta sia resa esecutiva, a causa del mancato accreditamento dei fondi occorrenti presso le rappresentanze diplomatico-consolari.

Allo stato attuale, pertanto, gli Uffici consolari, esperiti gli adempimenti istruttori previsti dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica n. 618 del 1980, devono trasmettere al ministero della sanità le domande di rimborso, unitamente alla documentazione sanitaria e di spesa in originale, ai fini della relativa liquidazione totale o parziale.

Per quanto riguarda la posizione del consolato generale d'Italia in Lugano in merito alla questione, risulta che l'ufficio stesso si sia sempre attenuto alle disposizioni vigenti e da ultimo a quanto comunicato dal ministero della sanità con nota del 20 marzo 1997 n. 100.V.123-618/9-1343, indirizzata all'ambasciata a Berna.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Roberto Antonione.

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

il ministero dei trasporti e della navigazione con propria circolare 1168/NO5/3-NO4 del 25 novembre 1986 prescriveva che il numero massimo delle persone imbarcabili su natanti adibiti al trasporto conto terzi non di linea doveva prevedere una distanza di 125 centimetri tra un sedile e quello davanti;

la distanza dei sedili così risultante appare ben più ampia di ogni altro mezzo pubblico (aereo, bus, gli stessi natanti di linea);

è a notizia dell'interrogante che di recente — nel momento in cui vengono richieste immatricolazioni dei motoscafi ad uso pubblico non di linea sul lago Maggiore — si è obiettata la necessità di questa distanza minima tra i sedili che, applicata, andrebbe a ridurre la portata commerciale degli stessi —:

se non ritenga di dover emettere altre e più logiche indicazioni circa la dislocazione degli stessi sedili e, nel caso la questione sia stata demandata alle regioni, se siano state emesse circolari di adeguamento o quali siano in merito gli intendimenti del Ministro. (4-00013)

RISPOSTA. — *La disciplina e l'organizzazione amministrativa della navigazione interna è stata, negli ultimi anni, oggetto di ripetuti interventi normativi.*

Da ultimo, il decreto legislativo n. 112 del 1998 ha ribadito il completo trasferimento alle regioni delle attribuzioni in materia di navigazione interna, fatte salve quelle attinenti alla sicurezza della navigazione ed al trasporto di merci pericolose riservate allo Stato.

La sicurezza della navigazione interna non ha avuto fino ad oggi una apposita disciplina (regolamento di sicurezza), ma è stata oggetto di una serie di circolari che hanno, di volta in volta, affrontato aspetti particolari nella logica di un generale rinvio, là ove applicabile, al regolamento di sicurezza della navigazione marittima, ap-

provato con decreto del Presidente della Repubblica in data 8 novembre 1991, n. 435.

La circolare in data 25 novembre 1986, cui l'atto ispettivo in parola fa riferimento, reca dettagliate disposizioni in materia di prove di stabilità, nonché per la determinazione del numero massimo e di addensamento possibile dei passeggeri. Tali disposizioni, in linea generale, corrispondono a quanto previsto dai regolamenti in materia di navigazione marittima (ad esempio, dalla circolare « Titolo polizia della navigazione marittima serie II n. 98 del 20 giugno 1967 del Ministero della marina mercantile », relativa alle navi in navigazione locale, ove viene previsto uno spazio disponibile per i passeggeri pari a due persone per metro quadrato, ovvero dal regolamento tecnico « navigazione interna » sezione I, par. 1.6 del Registro italiano navale o nella proposta di direttiva comunitaria, di modifica della direttiva 82/714 CEE in materia di standard tecnici delle unità in navigazione interna, laddove vengono previste 2,5 o 2,8 persone per metro quadrato).

La disposizione stessa, relativamente alla fattispecie di che trattasi, si riferisce a standard di qualità e confort a bordo, o anche a possibili limitazioni commerciali delle unità di cui trattasi, ma non, in effetti, a stretti requisiti di sicurezza.

Preso atto, pertanto, dell'opportunità di una interpretazione maggiormente consona agli effettivi criteri di sicurezza nonché delle esigenze commerciali degli operatori del settore, con nota n. 705 del 27 luglio 2001, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti — dipartimento della navigazione marittima ed interna, ha impartito al competente ufficio di Novara specifiche istruzioni sul piano tecnico relativamente alla questione sollevata dall'interrogante.

Tali disposizioni attestano, tra l'altro che: « Ferma restando la tassativa, rigorosa ed inderogabile obbligatorietà delle disposizioni relative ai requisiti ed agli accertamenti di bordo libero e stabilità contenute nel documento 1168/NO4 del 25 novembre 1986, le misure delle dimensioni e delle distanze dei sedili contenute nella prima

parte del documento stesso possono considerarsi valori di riferimento ed orientamento. Per questi ultimi, quindi, non si può escludere, da parte dei locali ispettori, una ragionevole flessibilità in sede applicativa per adattare la regola alla concreta realtà, purché il numero di passeggeri per metro quadrato sia contenuto entro i valori precedentemente indicati, vi siano posti a sedere per tutti i passeggeri imbarcati e sia comunque assicurato uno spazio tra i sedili sufficiente un agevole deflusso dei passeggeri nei casi di emergenza».

Si fa, infine, presente che questa amministrazione ha in corso la predisposizione di un regolamento di sicurezza della navigazione interna, proprio con l'obiettivo di una rivisitazione ed ammodernamento dell'intera disciplina del settore, nonché di un suo avvicinamento alla normativa degli altri Paesi dell'Unione Europea.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

da ormai quasi dieci anni è stata costituita la nuova provincia del Verbano Cusio Ossola con capoluogo in Verbania ed è divenuta successivamente operativa la relativa Questura;

i locali dove essa è localizzata con le relative dipendenze sono localizzati in più edifici siti in via Lussemburgo e via Belgio, a Verbania, pur in immobili presi in affitto e complessivamente in condizioni di scarsa fruibilità per accessi, parcheggi e superfici disponibili;

gli alloggi per il personale sono localizzati in Corso Cairoli ad Intra con soluzioni di fortuna, in un ex collegio religioso;

comprensibile e condivisibile è il malumore dei dipendenti, costretti in situa-

zioni di obbiettiva emergenza dal punto di vista logistico ed operativo —:

se sia stato preso in esame il problema di una localizzazione definitiva della questura di Verbania e relativi servizi;

in caso affermativo dove si intenda realizzarla e con quali fondi e strutture;

in caso negativo perché, ad un decennio dalla istituzione della provincia, ancora non si sia preso in considerazione questo aspetto importante della realtà provinciale. (4-00016)

RISPOSTA. — Al fine di rimuovere gli aspetti di criticità determinati dall'attuale allocazione della questura di Verbania, l'amministrazione dell'interno, pur in presenza di esigenze generalizzate di contenimento della spesa, sta valutando la prosecuzione dell'iniziativa al momento avviata con il comune di Verbania — che ha avanzato la proposta di costruire un apposito edificio — tenuto anche conto dei tempi occorrenti alla definizione delle procedure di acquisizione dell'immobile, nonché della disponibilità in bilancio di adeguate risorse finanziarie.

Il Ministro dell'interno: Claudio Scajola.

ZACCHERA. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:

un gruppo di consiglieri comunali di Agrate Conturbia (Novara) ha richiesto alla Sovrintendenza per i beni ambientali del Piemonte un sopralluogo in località Agrate al complesso architettonico « Schiavenza », contiguo al battistero romanico da molti anni riconosciuto come monumento nazionale, nell'ottica di vincolare tale complesso secondo quanto previsto dalla legge 1089 del 1939;

come era stato ventilato e temuto, sono nel contempo iniziati lavori di ristrutturazione degli edifici che potrebbero compromettere il valore artistico-ambien-

tale della località e per tali lavori non risulterebbero seguite le indicazioni giunte dal settore gestione beni ambientali della regione Piemonte —:

se non si ritenga urgente sollecitare la Soprintendenza per i beni ambientali del Piemonte od altri organismi preposti a procedere ad un attento sopralluogo in sito accertando l'entità e regolarità dei lavori in atto;

se, nel contempo, non si consideri prudente anche un intervento sul comune di Agrate Conturbia al fine di sospendere temporaneamente le iniziate opere di ristrutturazione edilizia al fine di non pregiudicare la situazione, soprattutto nell'area più direttamente prossima al battistero, considerato uno dei più insigni monumenti romanici del Piemonte occidentale. (4-00182)

RISPOSTA. — *Nel comune di Agrate Conturbia si trova un fabbricato di proprietà privata, denominato « Sciavenza » o « Schiavenza », attualmente non vincolato ai sensi del decreto legislativo n. 490 del 1999.*

Il comune di Agrate Conturbia aveva trasmesso nel novembre del 1999 alla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Torino copia di un piano di recupero riguardante l'immobile, caratterizzato da vari corpi di fabbrica che delimitano una grande « corte chiusa » destinata un tempo ad attività agricole.

Per tale complesso edilizio la predetta Soprintendenza aveva chiesto la documentazione necessaria per poter eventualmente avviare il procedimento di dichiarazione di interesse ai sensi del sopracitato decreto legislativo, richiedendo nel contempo di conoscere il parere regionale sul progetto.

Recentemente è stato segnalato un ulteriore progetto di manutenzione straordinaria che la Soprintendenza ha richiesto al comune; non appena in possesso degli elementi di valutazione si disporrà il sopralluogo richiesto.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giuliano Urbani.

ZANELLA e BULGARELLI. — *Al Ministro degli affari esteri, al Ministro per le politiche comunitarie.* — Per sapere — premesso che:

sabato 16 giugno 2001 un gruppo di manifestanti, appartenenti ad alcune organizzazioni pacifiste friulane e venete, è stato bloccato al valico italo-sloveno di Ferneti dalla polizia slovena mentre cercava di raggiungere Lubiana per partecipare al « Festival of resistance »;

gli agenti sloveni hanno aggredito a colpi di manganello alcuni giovani che sono scesi dall'autobus in cui si trovavano;

l'aggressione dei poliziotti sloveni, in assetto antisommossa e coadiuvato da reparti speciali in mimetica e da un'unità cinofila antiterrorismo, è proseguita per tutto il pomeriggio nonostante l'atteggiamento dichiaratamente pacifico dei manifestanti;

in segno di protesta per il trattamento subito i manifestanti hanno deciso di fare un sit-in di protesta, provocando l'intervento anche della polizia italiana che ha accusato i ragazzi di blocco stradale —:

se non ritengano di dover chiedere al Ministro degli interni sloveno le ragioni dell'atteggiamento inutilmente violento delle forze di polizia slovena;

se non intendano segnalare, nelle opportune sedi dell'Unione Europea, l'incorreggibilità del comportamento della polizia di frontiera slovena con il proposito di far parte di un consesso internazionale che ha tra i propri obiettivi l'eliminazione delle frontiere e la libera circolazione dei cittadini di tutti gli stati aderenti. (4-00184)

RISPOSTA. — *Non appena pervenuta la notizia del blocco al confine italo-sloveno di Ferneti di un autobus di manifestanti italiani che intendevano recarsi a Lubiana, per partecipare ad una manifestazione antiglobalizzazione prevista in coincidenza con il vertice Bush-Putin, il ministero degli affari esteri è prontamente intervenuto per appurarne le motivazioni ed evitare ulte-*

rioni possibili incidenti. L'ambasciatore d'Italia a Lubiana ha avuto colloqui con i responsabili locali, per chiedere che le forze dell'ordine evitassero un comportamento eccessivo ed ingiustificato.

Da parte slovena si è peraltro fatto presente che dai controlli effettuati risultava che alcuni passeggeri dell'autobus si erano già resi responsabili di disordini all'estero in precedenti manifestazioni antiglobalizzazione; le autorità locali non hanno pertanto ritenuto di consentire loro di prendere parte ad un'eventuale contestazione dell'incontro dei due Capi di Stato. È stato rilevato come il vertice fosse stato organizzato, nel Castello di Brdo, in un'area del tutto isolata, e non nella capitale del Paese, proprio con l'intento di evitare manifestazioni di protesta.

Circa la dinamica dell'incidente, le autorità slovene hanno anche fornito una

versione dei fatti che differisce da quanto asserito dai nostri connazionali: l'intervento della polizia sarebbe seguito — a loro avviso — all'aggressione subita dal funzionario di polizia recatosi sull'autobus per restituire i documenti dei passeggeri ed annunciare il divieto di ingresso in territorio sloveno. Secondo il governo di Lubiana le immagini apparse in televisione sarebbero pertanto fuorvianti, in quanto avrebbero mostrato soltanto la parte finale dell'episodio, ma non quella iniziale.

Le competenti autorità slovene hanno comunque fatto sapere all'ambasciatore di aver disposto un'inchiesta interna al fine di approfondire tutti gli aspetti di quanto accaduto.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Roberto Antonione.