

tazione preventiva e l'Autorità Nazionale per la Sicurezza - Cesis III Reparto (Ucsi), alle dipendente della Presidenza del Consiglio dei ministri;

l'Autorità ha risposto per iscritto ad alcuni soggetti richiedenti la predetta abilitazione, affermando che « l'abilitazione di sicurezza per eseguire lavorazioni tutelate dal segreto di Stato viene rilasciata, di norma, alle ditte che sono in possesso dei prescritti requisiti di sicurezza e conseguentemente al personale dipendente che lavori nel loro ambito. Il nulla osta di segretezza individuale può essere rilasciato anche a coloro che a titolo personale, individualmente o nell'ambito di studi professionali, debbano svolgere attività di consulenza derivante da un contratto con ditte e enti civili e militari per studi, progettazioni e lavorazioni da tutelare con il segreto di Stato. In tal caso, il citato nulla osta dovrà essere richiesto dalla ditta o ente contraente, che sarà responsabile del rispetto delle norme di sicurezza da parte degli abilitati »;

secondo la tesi della nota dell'Autorità Nazionale per la Sicurezza non si può rilasciare il nulla osta di Segretezza se non a dipendenti di ditte legati da contratto coperto, mentre la norma citata stabilisce che non si può stipulare il contratto con professionisti se non sono in possesso di nulla osta di Segretezza;

in una successiva nota datata 1° agosto 2000, l'Autorità affermava che stava provvedendo ad interessare il ministero della giustizia per una soluzione del problema —:

in quale modo intendano intervenire al fine di evitare interpretazioni di tale, evidente, contraddittorietà, e di garantire l'equità e la correttezza nell'applicazione delle norme in una materia così delicata quale è quella dell'accesso alle gare pubbliche coperte dal Segreto di Stato e che, notoriamente, costituisce troppo spesso un terreno sul quale germogliano iniziative poco chiare se non addirittura illecite.

(4-01452)

* * *

AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

entro il 21 aprile 2002 gli Stati dell'Unione europea devono recepire la direttiva comunitaria sui veicoli fuori uso n. 53/2000, entrata in vigore il 20 ottobre 2000, giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea;

secondo quanto previsto dalla suddetta direttiva all'articolo 5 paragrafo 4 « a partire dal 1° luglio 2002 tutti i veicoli immessi sul mercato dopo tale data dovranno essere demoliti in maniera che la casa costruttrice che li ha prodotti ne sostenga interamente o in maniera significativa i costi dello smaltimento »;

è compito dello Stato porre le condizioni normative affinché gli operatori economici del settore predispongano un capillare sistema di raccolta dei veicoli a motore alla fine del loro ciclo di consumo, perché vengano correttamente demoliti e che lo smaltimento avvenga nel rispetto della salute pubblica e dell'ambiente;

a partire dal 1° gennaio 2006 in ogni Stato membro dell'Unione europea, la quantità di materiali o parti, provenienti dai veicoli a motore demoliti destinata al riciclo e al recupero dovrà essere pari ad almeno l'85 per cento del peso medio di ciascun veicolo demolito;

anche in questo settore, quindi, la messa a discarica dei rifiuti dovrà costituire una parte residuale dei beni smaltiti;

la direttiva dell'Unione europea 53/2000 sopra richiamata sugli *End-life-vehicle*, in considerazione dell'enorme quantità di rifiuti con i quali le nostre società si debbono confrontare, si pone l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale

dei veicoli a fine vita sul territorio, ridurre la quantità di rifiuti aumentando il reimpiego, il riciclo e il recupero e soprattutto indicando ai costruttori di automobili nuovi modelli industriali tesi a tal fine;

l'articolo 5 comma 3 della direttiva stabilisce che ogni Stato membro dell'Unione istituisce una certificazione di demolizione rilasciata dall'impianto autorizzato che ha ricevuto il veicolo e che lo stesso certificato è essenziale per la cancellazione del veicolo dal Pra. Tale norma è stata indicata per controllare che la demolizione dei veicoli avvenga effettivamente negli impianti a questa deputati;

il comma 4 dell'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997 n. 22 (decreto Ronchi) fa obbligo ai centri di raccolta per la demolizione autorizzati dei veicoli a motore, rimorchi e simili, di comunicare l'avvenuto ritiro per la demolizione procedendo in nome e per conto dell'ultimo detentore alla radiazione dello stesso dal Pra;

secondo dati ufficiali dell'Acì, recentemente pubblicati, in Italia nell'anno 2000 sono stati ritirati dalla circolazione circa 2.000.000 di veicoli a motore tra quelli registrati al Pra di questi, poco meno di 1.615.000 sono stati regolarmente demoliti in centri di raccolta per i veicoli a motore autorizzati ai sensi del decreto Ronchi, quasi 125.000 sono stati esportati all'estero e 283.373 sono stati ritirati per la « circolazione su aree private » con un notevole aumento di questo fenomeno rispetto al 1998 di circa il 600 per cento. Per comprendere l'entità di questo fenomeno basti pensare che in alcune regioni del meridione (Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia) i veicoli che non vengono demoliti nei centri autorizzati sono circa un terzo;

secondo quando rivela un'inchiesta del settimanale televisivo « Rondò — Il magazine dell'automobilista » realizzato su iniziativa dell'Acì le radiazioni per uso del veicolo su area privata (tenute agricole campeggi e aree portuali) effettuate negli ultimi tre anni sono troppe e in maggio-

ranza sospette. Dal 1998 a settembre 2001 il fenomeno che ha registrato un forte incremento, fa nascere il dubbio che i proprietari di circa 706.000 veicoli abbiano fatto ricorso alla radiazione del loro automezzo piuttosto che alla rottamazione, per aggirare il problema del caro tariffe dei centri autorizzati ad effettuare la demolizione e l'enorme distanza di questi dal luogo di residenza. Auto, motociclette e camion vecchi abbandonati lungo le strade e le aree private — rivela infine l'inchiesta — sono vere bombe ecologiche e per disinnescarle sarebbe sufficiente rispettare le norme e non cedere alle tentazioni facili come le radiazioni di comodo;

il decreto Ronchi delegando ai centri di raccolta la radiazione dal Pra dei veicoli demoliti, riteneva di aver assicurato il corretto smaltimento degli stessi ma il codice della strada, consente però ai proprietari di ritirare i veicoli su area privata sottraendoli così alla loro corretta demolizione;

il comma 6-*quinquies* del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 modifica e riformula l'articolo 103 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 consentendo la radiazione dal Pra di quei veicoli ritirati dalla circolazione e non demoliti. Il decreto Ronchi, in sostanza indica i modi per la demolizione di un veicolo ma non obbliga alla sua corretta demolizione;

la direttiva comunitaria più volte richiamata, invece, è decisamente più tassativa: essa si applica a tutti i veicoli fuori uso, senza la possibilità discrezionale del possessore —:

quali iniziative il Governo intenda adottare per assicurare che nei tempi previsti dalla direttiva comunitaria venga predisposta dagli operatori economici del settore una adeguata rete di raccolta e smaltimento dei veicoli da demolire sul territorio nazionale;

quali provvedimenti intenda intraprendere in armonia con i principi e i criteri sottesi alla *ratio* della direttiva

comunitaria affinché le autovetture non in regola con la normativa in materia siano oggetto di una corretta demolizione e non siano invece destinate alla « circolazione » su aree private;

se non sia utile attuare una iniziativa che coinvolga gli operatori del settore (auto-demolitori, frantumatori, industrie automobilistiche) per promuovere una politica concertata di tutela ambientale;

se non si ritenga, al fine del pieno recepimento della direttiva in oggetto, istituire un Consorzio che centralizzi i meccanismi di conferimento, coinvolgendo tutte le fasi industriali della lavorazione e dello smaltimento ma offrendo anche maggiori garanzie sul piano dei controlli con una politica tesa a raggiungere un'alta percentuale di prodotto da riutilizzare.

(4-01446)

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

il 30 settembre 2001 una motonave, non battente alcuna bandiera e senza segni di identificazione, a causa di una falla, probabilmente procurata dallo stesso equipaggio, si è arenata nelle acque di Isca;

a bordo vi erano 462 profughi di varia nazionalità traslocati poi, dalle forze dell'ordine al centro di prima accoglienza di Isola Caporizzuto;

la capitaneria di porto di Soverato si attivò immediatamente per fare scaricare gli oli ed i carburanti che si trovavano a bordo e da altro materiale inquinante onde evitare un disastro ecologico;

da allora a tutt'oggi la motonave si trova ancora arenata sulla spiaggia di Isca —:

se non intenda, con la dovuta solerzia, attivare il commissario straordinario per l'emergenza rifiuti affinché provveda alla rimozione della motonave onde evitarne l'insabbiamento ed un ulteriore danno ambientale.

(4-01450)

BOCCHINO, MUSSOLINI, TAGLIALATELA, NESPOLI e PEZZELLA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

le precarie condizioni del sottosuolo, del soprassuolo e della relativa rete dei sottoservizi della città di Napoli sono note da tempi immemorabili e documentati a partire dal 1500;

nel 1967 e nel 1971 sono state istituite commissioni di studio per le emergenze generate da suddette precarie realtà;

nel 1993 è stata consegnata al comune di Napoli, alla cui guida era stato eletto, proprio nello stesso anno A. Bassolino, tutta una serie di documentazioni, sia su supporto cartaceo sia su supporto informatico relativo alle condizioni del sottosuolo e soprassuolo della città, il tutto in ottemperanza alla legge regionale n. 9 del 7 gennaio 1983, (indagini geologiche per l'adeguamento del PRG);

nel 1997, all'indomani di nuovi drammatici e luttuosi eventi legati al sottosuolo di Napoli è stata conferita, con ordinanza ministeriale n. 2509/1997, nella persona del Sindaco, come suddetto l'allora A. Bassolino, insediatosi nel 1993, la delega commissariale per l'emergenza sottosuolo e soprassuolo di Napoli;

in particolare, con successiva ordinanza ministeriale n. 2948 del 21 febbraio 1999, sono stati anche specificati alcuni degli interventi urgenti da affrontare tra i quali, il recupero della conca di Agnano e interventi sui collettori Arena S. Antonio, via Cinthia ed emissario di Agnano;

in particolare, ancora, con delibera ordinanza ministeriale n. 2261 del 2 giugno 1999, del Comune di Napoli è stato approvato il progetto esecutivo, finanziato dal ministero dei lavori pubblici n. 641 del 1996, Programma Difesa Suolo), per i lavori di completamento della Collettrice di via Tasso;

in un'intervista rilasciata al quotidiano *Il Mattino* di Napoli del 15 ottobre 2001, il vicesindaco professor Rocco Papa

ha affermato testualmente: « chiederemo al Ministro Scajola di inserire nella sua ordinanza un passaggio che ci consenta di utilizzare due collettori costruiti con i fondi della legge n. 219 e non ancora completati, quello di via Cinthia e quello di via Tasso » —:

se, sulla scorta delle informazioni, sia pregresse (si veda le due commissioni citate) sia acquisite con la documentazione prodotta per effetto della legge regionale n. 9 del 7 gennaio 1983, siano state adottate, da parte del comune, tutte quelle iniziative tese a recuperare una così nota precaria condizione del sottosuolo e soprassuolo della città o se, al contrario, per l'accadimento dei drammatici e luttuosi eventi del 1996, possano essere individuate specifiche responsabilità legate, non da ultimo, ad una non corretta o, peggio, assente programmazione, pianificazione e gestione del sottosuolo, del soprassuolo e delle reti dei sottoservizi di Napoli da parte della giunta che, in tre anni, proprio con l'avvento, nel 1993, dell'allora nuovo sindaco A. Bassolino, si sforzata di dare un nuovo corso politico alla stessa città —:

se, per gli altrettanti drammatici e luttuosi eventi verificatisi nella notte tra il 14 e 15 settembre 2001, possano essere individuate specifiche responsabilità, sia da parte del comune sia da parte del Commissario di Governo delegato per l'emergenza — incarico che è sempre spettato al Sindaco di Napoli, Antonio Bassolino al 22 febbraio 1997, al 24 maggio 2000, dal l'avvocato Marone fino a maggio 2001 e l'onorevole Rosa Russo Jervolino fino ad oggi —, non da ultimo, in particolare, per l'apparente incredibile assenza di interventi, come sembra emergere da una prima analisi della documentazione ufficiale, sul collettore di via Cinthia, ciononostante quanto specificato dall'ordinanza ministeriale n. 2948 del 21 febbraio 1999, e, come ricordato dallo stesso vicesindaco, nella succitata intervista, la possibilità di poter utilizzare un collettore già realizzato (messo in prova nel 1994) e di cui solo adesso, a distanza di due anni e mezzo dalla suddetta

ordinanza, ci si ricorda decidendosi, finalmente, ad utilizzarlo;

se i suddetti ultimi drammatici eventi siano stati realmente imprevedibile e legati alla fatalità o se, al contrario, dopo quattro anni di gestione commissariale per l'emergenza, 300 miliardi di lire spesi e progetti approvati per 280 miliardi, possano ravvedersi specifiche responsabilità;

sempre con riferimento alla richiamata intervista al vicesindaco R. Papa, sul perché si debba chiedere al Ministro dell'interno un provvedimento per completare un'opera già appaltata ed in via di completamento, quale la Collettrice di via Tasso, come dimostrato dalla succitata delibera G.M. n. 2261 del 2 giugno 1999, del comune di Napoli. (4-01459)

* * *

ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Interrogazione a risposta orale:

BURTONE, ENZO BIANCO, FINOCCHIARO. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

tra le popolazioni del Calatino Sud Simeto si è diffusa la notizia di un futuro ridimensionamento della zona Enel di Caltagirone e la trasformazione in unità operativa distaccata;

questa scelta contrasterebbe con il processo di sviluppo del territorio che, con una seria programmazione d'area, ha visto la nascita e il rafforzamento di moltissime imprese e la creazione di molti posti di lavoro;

in un comprensorio con un forte tasso di disoccupazione, una base economica prevalentemente agricola ed una industrializzazione in fase di crescita, il ridimensionamento dei servizi dell'Enel comporterà un arretramento sul piano occupazionale e sulla qualità della vita dell'intera comunità —:

se sia a conoscenza dei piani di ristrutturazione dell'Enel, in modo particolare per le aree del Calatino;