

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

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

si è registrato un notevole incremento dei traffici delle merci, containerizzate e varie, caratterizzante il porto mercantile di La Spezia dalla metà degli anni '90 ad oggi;

nel giugno 2001 era stato raggiunto un accordo con lo stabilimento Cargo di Genova delle Ferrovie dello Stato circa la riorganizzazione del lavoro nel porto mercantile di La Spezia;

tale accordo prevedeva l'assunzione di 9 nuovi manovratori nell'impianto primario di La Spezia delle Ferrovie dello Stato entro il 31 ottobre 2001 ed il reintegro in organico di un numero di lavoratori pari a coloro che usciranno dal circuito produttivo entro il 1° gennaio 2002;

l'attuale organico dell'impianto Cargo di La Spezia non è assolutamente sufficiente per far fronte ai crescenti volumi di merci trasportate su rotaia e i lavoratori dipendenti dell'impianto Cargo di La Spezia sono costretti a numerose ore di straordinario ed a rinunciare costantemente a giorni di riposo e ferie;

a causa delle carenze di personale addetto alla manovra spesso vengono disabilitati gli impianti di Valledora e Santo Stefano Magra, che dovrebbero essere il polmone del porto spezzino —:

se non ritenga di svolgere un'attivo interessamento presso le Ferrovie dello

Stato e, in particolare, presso lo stabilimento Cargo di Genova, affinché venga accelerata la procedura per le assunzioni previste dagli accordi fra azienda ed organizzazioni sindacali, assunzioni che comporterebbero un maggior livello di efficienza per il porto mercantile e migliori condizioni di lavoro e sicurezza per il personale dell'impianto primario di La Spezia addetto alla manovra dei treni merci. (4-01449)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'interrogazione indicata in oggetto, la Società Ferrovie dello Stato, interessata a riguardo, rappresenta di aver comunicato alle OO.SS./RSU, in data 12 dicembre 2001, l'autorizzazione all'assunzione di n. 15 operatori della circolazione da inserire negli impianti dello stabilimento Cargo di Genova.*

Tali assunzioni, da effettuarsi su piazza con procedura d'urgenza, saranno ripartite indicativamente nelle seguenti misure:

60 per cento impianto primario di La Spezia;

40 per cento impianto primario di Genova.

Al fine di sopperire nell'immediato alla carenza di personale, le Ferrovie dello Stato riferiscono di aver predisposto l'utilizzo in sussidio di alcuni genieri.

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

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

dal 1978 è in corso un confronto tra l'azienda di trasporto pubblico di Venezia (Actv) e le organizzazioni sindacali in merito alla questione dello sbarco dell'aiuto motorista da bordo delle navi maggiori dell'Actv, riducendo gli equipaggi da sei a cinque persone;

le navi Actv trasportano anche mille duecento passeggeri al giorno, veicoli privati e commerciali tra cui anche cisterne di combustibile, all'interno della laguna di Venezia ed in ogni condizione meteomarina;

la flotta Actv comprende mezzi che risalgono agli anni trenta e nonostante questo è stata adottata una politica della manutenzione che ha portato allo smantellamento del cantiere navale aziendale e che ha penalizzato anche la ricerca di affidabili *partners* esterni a cui affidare gli interventi manutentivi;

nel 1996, la Capitaneria di porto di Venezia ha emanato, nonostante il parere contrario delle organizzazioni sindacali delle categorie interessate, un provvedimento con il quale ha disposto lo sbarco dell'aiuto motorista da alcune navi, subordinandolo al possesso da parte dell'unità della qualifica Iaq-1 — qualifica che consente la navigazione con il locale macchina non presidiato — sino a quel momento mai applicata per motivi di difficoltà nel mantenimento della qualifica stessa;

nel 1998, la stessa autorità marittima è tornata sulla sua decisione disponendo per due navi traghetto di nuova costruzione la tabella di armamento con sei persone di equipaggio, compreso ovviamente l'aiuto motorista;

sempre la Capitaneria di porto di Venezia, su richiesta dell'azienda di trasporto pubblico di Venezia (Actv), ha emanato — in data 7 settembre 2001 — un provvedimento con il quale viene estesa la possibilità di sbarco dell'aiuto motorista

da tutte le unità in possesso della qualifica Iaq-1, navi traghetto comprese;

il possesso della qualifica Iaq-1 non implica il mutamento delle modalità organizzative e di intervento dell'equipaggio in caso di incendio a bordo, falla o avaria grave agli apparati di comando e di governo;

l'eliminazione dall'equipaggio di una figura prettamente tecnica, come quella dell'aiuto motorista si tradurrebbe nell'impossibilità di curare la continua opera di manutenzione a tutti gli elementi dell'impianto propulsivo, di governo e di servizi nave, con grave pregiudizio per la sicurezza della navigazione;

le molteplicità delle situazioni di avaria e di emergenza che si possono verificare (avarìa al telecomando dei motori di propulsione; avaria di un gruppo elettrogeno e conseguente disinserimento di tutte le utenze di bordo, tra cui anche alcune fondamentali per la sicurezza di bordo come la pompa incendio e la pompa di manovra timone; malore dell'operatore, considerato che si opera in ambienti ove sono presenti sostanze tossiche) rendono indispensabile la presenza della seconda figura tecnica a bordo, accanto al direttore di macchina;

la sicurezza e l'incolumità dei passeggeri e dell'equipaggio delle navi non può essere sacrificata per puri interessi economici —;

se non sia opportuno acquisire, dalla Capitaneria di porto di Venezia, chiarimenti in merito alla reale sussistenza delle condizioni — in particolare sotto il profilo della sicurezza della navigazione — per la riduzione del numero dei componenti gli equipaggi delle navi che espletano questo tipo di servizio;

quali misure si intendano adottare per garantire la sicurezza dei trasporti pubblici nella laguna veneta. (4-01448)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si riferisce che le ragioni poste a base dell'adottato prov-*

vedimento, di natura provvisoria, di ridefinizione delle tabelle d'armamento e d'esercizio dei mezzi nautici dell'Azienda di trasporto pubblico di Venezia (ACTV), sono essenzialmente riconducibili a profili e ad aspetti tecnici.

La Capitaneria di porto di Venezia ha, difatti, fatto conoscere quanto segue.

Le macchine sono state dotate dell'impianto di automazione IAQ-1 che permette la sorveglianza degli apparati di propulsione senza l'intervento diretto in locale macchine.

La navigazione dei mezzi navali in questione avviene, solitamente, su tratti la cui durata non supera i trenta minuti esclusivamente a basse velocità di regime, entro le « acque tranquille » della laguna veneta ed all'interno degli stretti canali di navigazione caratterizzati da fondali esclusivamente fangosi.

Le manutenzioni degli apparati di bordo vengono eseguite solo da personale aziendale di terra.

L'azienda ha organizzato a terra un servizio composto da personale di macchina, pronto ad intervenire in caso di necessità ed in tempi ristretti sulle unità in esercizio all'interno della laguna.

L'azienda ha riorganizzato i « Ruoli d'appello » per le emergenze in base alle nuove tabelle d'armamento, tenendo presente che in caso d'incendio nei locali macchine, laddove possa essere ipotizzabile l'innescio di fiamme, tutte le unità dispongono di sistemi di spegnimento fissi a CO2 facilmente azionabili dal ponte di coperta.

I mezzi navali in questione non sono dotati di imbarcazioni e neanche di zattere di salvataggio; pertanto, non è necessario il personale in grado di condurle e di convogliare i passeggeri all'imbarco su di esse.

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

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

con atto di sindacato ispettivo n. 00077, pubblicato il 21 giugno 2001 è stato interrogato il Ministro dell'interno

per sapere quali iniziative intendesse assumere per garantire la assegnazione definitiva al distaccamento dei Vigili del Fuoco di Alghero delle 17 unità indicate nel decreto istitutivo;

note di stampa (*La Nuova Sardegna* 5 e 6 ottobre) danno, invece, notizia che il Ministero ha revocato il trasferimento in Sardegna delle 17 unità assegnate al distaccamento di Alghero, rendendolo inoperativo;

come è stato già esposto la città di Alghero con oltre 40.000 residenti nei mesi invernali e 120.000 in soggiorno nella stagione turistica (marzo-ottobre) ed è dotata di porto, aeroporto, ospedale;

il distaccamento e quindi assolutamente indispensabile e non solo deve essere mantenuto, ma deve essere celermente completato l'iter istitutivo assegnandogli definitivamente il personale in pianta organica ed i mezzi e le strutture di servizio —:

quali iniziative il Ministro intenda assumere in tempi brevi per mantenere il personale assegnato al distaccamento di Alghero e per istituirlo definitivamente. (4-00901)

RISPOSTA. — Con D.P.C.M. 24 ottobre 2001, pubblicato in data 21/11/01, recante « Distribuzione per qualifiche dirigenziali, aree funzionali, posizioni economiche e profili professionali dell'incremento delle dotazioni organiche del Corpo nazionale dei vigili del fuoco del Ministero dell'Interno, in attuazione delle leggi 10 agosto 2000, n. 246 e 21 marzo 2001, n. 75 » è stata definita la ripartizione e gli aumenti di organico nelle varie sedi del Corpo nazionale.

Per quello che attiene la provincia di Sassari, sul territorio della quale ricade anche Alghero, è previsto un incremento di n. 8 capi squadra (area funzionale B — posizione economica B2) e n. 20 vigili del fuoco (area funzionale B — posizione economica B1) per un totale di 28 unità operative in più.

Ciò premesso, si conferma l'intenzione di attivare il distaccamento di Alghero, in

tempi brevi. A tal fine, si potrà procedere sia mediante la procedura di mobilità nazionale per il personale operativo in corso di perfezionamento, sia con l'immissione in ruolo dei contingenti di cui al citato DPCM 24.10.2001.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Maurizio Balocchi.

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

la legge 179/1997, che ha modificato la legge 28 dicembre 1993 n. 549, ha introdotto lo stesso divieto di impiego nel settore antincendio, a partire dal 31 dicembre 2008, sia per gli idroclorofluorocarburi (HCFC), che per i perfluorocarburi (PFC), e gli idrofluorocarburi (HCFC);

il divieto degli HCFC, secondo quanto stabilito dal Protocollo di Montreal per la protezione della fascia di ozono e dal Regolamento europeo 3093/1994/CE, era stato introdotto a causa della pericolosità di queste sostanze per la fascia di ozono;

il divieto di PFC e HFC era stato invece introdotto in considerazione del potere di riscaldamento globale di queste sostanze, come misura cautelativa in attesa delle decisioni della III Conferenza delle parti firmatarie della Convenzione sui cambiamenti climatici, convocata a Kyoto per il novembre 1997;

gli accordi e le norme internazionali in materia di protezione della fascia di ozono e di prevenzione dei cambiamenti climatici, successivi alla legge 197/1997, hanno modificato il quadro di riferimento della stessa legge;

il Regolamento europeo 2037/2000/CE ha confermato il divieto d'uso degli HCFC, con deroghe. E, pertanto, la legge n. 179/1997 deve essere adeguata con l'indicazione delle deroghe previste dal Regolamento europeo;

il Protocollo di Kyoto, che l'Italia si appresta a ratificare, ha stabilito l'obiettivo del controllo delle emissioni di PFC e HFC, ma non ha introdotto limitazioni o divieti d'uso. Di conseguenza, le misure di riduzione delle emissioni dovranno essere inserite nella legge di ratifica del Protocollo di Kyoto, mentre deve essere abolito il divieto stabilito dalla legge 197/1997;

le modifiche alla legge n. 179/1997, sopra indicate, si rendono necessarie per:

adeguare la normativa nazionale alle norme europee ed agli accordi internazionali;

evitare che limitazioni o divieti, introdotti dalla normativa nazionale ma non previsti dalle norme europee, si traducono in un danno per le nostre imprese: infatti, in base al Trattato di Amsterdam, i divieti sarebbero efficaci solo per le imprese italiane, ma non sarebbero invece applicabili ai prodotti importati da altri paesi europei —:

quali siano gli orientamenti operativi del Governo in ordine ai problemi prospettati in premessa. (4-01178)

RISPOSTA. — *Premesso che il Regolamento europeo 2037/2000 CE ha confermato il divieto d'uso degli HCFC, con deroghe, la legge 179/1997, appunto, deve essere adeguata con le indicazioni dettate dalle predette deroghe, si precisa che la legge n. 179/1997, di modifica della legge 28 dicembre 1993, n. 549, nasceva dall'esigenza di assicurare la protezione della fascia di ozono attraverso l'eliminazione delle sostanze dannose nei tempi più brevi possibili, tenendo conto dell'esistenza di prodotti sostitutivi. Pertanto, la legge stabilisce un divieto di produzione, commercializzazione, importazione ed esportazione di tali sostanze al 31.12.2008, salvo la possibilità di stabilire con decreto tempi diversi.*

Infatti, l'articolo 3, comma 3, primo capoverso della legge 179/97 già prevede che, in casi specifici, i tempi e i modi per la cessazione dell'utilizzazione delle sostanze dannose per la fascia di ozono di cui alle tabelle A e B della legge nazionale, possano essere

modificati con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero delle Attività produttive, come peraltro il Ministero dell'Ambiente ha già fatto tramite il decreto del 3 ottobre 2001, dove i termini d'utilizzo degli HCFC nei sistemi antincendio sono stati conformati a quelli del regolamento.

Va evidenziato, inoltre, che il Protocollo di Kyoto, che l'Italia si appresta a ratificare, ha stabilito l'obiettivo del controllo delle emissioni del PFC e HCF, ma non ha introdotto limitazioni o divieti d'uso.

Si precisa che i dati raccolti dall'Organizzazione meteorologica mondiale e il rapporto dell'Agenzia delle Nazioni Unite per la protezione dell'ambiente (UNEP) « Scientific Assessment of Ozone Depletion » mettevano in evidenza come l'aumento della temperatura della bassa atmosfera, causato dall'effetto serra a sua volta determinato dalle emissioni di gas serra, tra i quali HFC e PFC, genera le condizioni ambientali più favorevoli all'azione dei composti dannosi per la fascia di ozono. Tali gas sono generalmente indicati come i principali sostituti dei prodotti ozono lesivi. A causa delle riconosciute interconnessioni tra le due tematiche ambientali, clima e ozono, e al fine di assicurare un'azione di protezione globale, in mancanza di un'azione comunitaria e nazionale a tale riguardo, erano state introdotte nella legge 179/1997 misure di tutela che assicurassero tale azione combinata.

Alla luce dei recenti sviluppi in ambito di politica ambientale, atte a proteggere il clima globale, e in vista delle politiche e misure discusse a livello europeo che vanno verso l'armonizzazione della materia, nel rispetto delle percentuali di riduzione delle emissioni che verranno ripartite dall'Unione Europea, verrà regolata in maniera adeguata anche la normativa in materia d'uso degli idroclorofluorocarburi e perfluorocarburi, tenendo presente anche che la nuova normativa non dovrà tradursi in un danno per le imprese del nostro Paese.

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

CENTO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

i Vigili del fuoco di città, fra cui Torino, Bari e Pisa sono ultimamente stati interessati per interventi di soccorso tecnico dove è presumibile ipotizzare contaminazioni da materiali biologicamente e chimicamente contagiosi e pericolosi;

come è ben noto, in questo periodo sono in atto a livello internazionale attacchi terroristici di natura chimica batteriologica;

segnalazioni di possibili contaminazioni giungono giornalmente alle sale operative dei Vigili del fuoco;

le spore di « antrace » sono letali ed hanno una incubazione di mesi e molti materiali provenienti dall'estero non direttamente interessati dall'antrace potrebbero avere avuto contatti con attrezzature già infette;

allo stato attuale, squadre di Vigili del fuoco sono interessate a sopralluoghi in ambienti con presenza di materiali sospetti —:

se il Ministro dell'interno abbia predisposto procedure di intervento per il personale di Vigili del fuoco e se abbia provveduto a garantire la massima sicurezza del personale dei Vigili stessi, con assegnazioni di dispositivi individuali di sicurezza idonei alla protezione da contaminazioni batteriologiche;

se siano stati realizzati locali di anticontaminazione nei comandi dei Vigili del fuoco per il personale che effettua interventi nel caso di sospetta presenza di spore di antrace;

se il Ministro della salute non ritenga per sua competenza dover sottoporre a test sanitari il personale che effettua attività legata al soccorso e a eventuali bonifiche;

se il Servizio sanitario nazionale del Corpo dei vigili del fuoco abbia attivato le procedure di prevenzione del caso.

(4-01195)

RISPOSTA. — *L'Ispettorato emergenza ed il servizio sanitario del Dipartimento dei vigili del fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile, hanno impartito in data 2.11.2001, per mezzo di una lettera circolare n. 4707/5630, istruzioni di servizio agli uffici dipendenti aventi come oggetto l'insieme delle misure cautelativamente ritenute necessarie per ridurre il rischio di possibile infezione del personale.*

Le misure cautelative riguardano sia il personale che può essere contaminato durante le operazioni di prelievo di oggetti e materiale sospetto, sia il personale delle squadre di soccorso a livello dell'anello della catena potenzialmente contaminante.

Nel primo caso si fa fronte con una prima fase di sterilizzazione presso l'ASL territoriale e, successivamente, con l'invio per le analisi di laboratorio all'Istituto Zooprofilattico di Foggia. Nel secondo caso sono previste operazioni di decontaminazione dei dispositivi di protezione individuale usati, che si effettuano, qualora si disponga di idonei mezzi ed attrezzature monouso, secondo procedimenti precisi e rigorosi già previsti per le intossicazioni collettive da aggressivi chimici.

Il personale delle squadre di soccorso è stato, altresì, ammonito all'utilizzo durante il lavoro degli idonei dispositivi a protezione individuale totale (copricapo, maschera d'obbligo anche nelle operazioni non polverose che utilizzano filtri di alta efficienza, guanti, tuta di protezione con maniche lunghe, stivali di gomma, calosce) secondo le mansioni specifiche svolte.

I provvedimenti attivi stabiliti nei confronti degli esposti, comprendono:

la disponibilità e l'utilizzo di idonei mezzi e attrezzature di protezione individuali monouso;

le procedure di decontaminazione della cute esposta con soluzione di ipoclorito;

la sorveglianza degli esposti da parte della rete di medici incaricati dal Servizio Sanitario presso tutti i Comandi provinciali dei vigili del fuoco, nonché da parte dei medici competenti ex D.Lgs. 626/94 e suc-

cessive modifiche, a disposizione dei Comandanti provinciali VF, in collaborazione con le autorità sanitarie territoriali del Servizio Sanitario Nazionale, soprattutto qualora la conferma microbiologica mediante i test di laboratorio sul materiale prelevato richieda l'attuazione della copertura chemioantibiotica a scopo profilattico e/o curativo. Il procedimento si svolge sotto la sorveglianza sanitaria degli stessi operatori sanitari dell'ASL territorialmente competente, allertati dall'Istituto Zooprofilattico di Foggia.

I mezzi di bonifica e lo smaltimento dei materiali contaminati comprendono:

la necessaria innocuizzazione delle attrezzature, materiali e mezzi di protezione monouso utilizzati mediante loro raccolta, trasporto e idoneo smaltimento come già contemplato per i materiali tossici e nocivi alla salute;

*l'utilizzo di mezzi fisici per la sterilizzazione continua dei materiali utilizzati negli interventi di soccorso relativi alla possibile presenza di *Bacillus anthracis*;*

tecniche di semplice utilizzo in grado di provvedere alla disinfezione e pulizia dei mezzi ed attrezzature di soccorso costituiti da materiale non a perdere con trattamenti chimici con soluzioni di preparato a base di cloro attivo di cui l'ipoclorito (candeggina) facile da reperire in commercio, e il cloruro di calce, che deve contenere almeno il 30% di cloro attivo.

All'operatore, che ha il compito di effettuare le procedure di disinfezione degli strumenti e dei dispositivi potenzialmente contaminati, è stato imposto di indossare e mantenere durante le fasi di pulizia, risciacquo e asciugatura, i dispositivi di protezione individuale (DPI), come il grembiule plastificato, la mascherina con visiera oppure la mascherina chirurgica con occhiali protettivi, i guanti di gomma, resistenti, del tipo delle pulizie domestiche.

Si precisa che l'Ispettorato per l'Emergenza ha approntato un piano che prevede in relazione a possibili scenari ipotizzati,

l'integrazione, il miglioramento ed il potenziamento di tutte quelle specifiche attrezzature necessarie a fronteggiare le attuali emergenze.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Maurizio Balocchi.

COLASIO, FISTAROL, BIMBI e STRADIOTTO. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

la legge 7 marzo 2001 n. 78 è finalizzata alla tutela del patrimonio storico della prima guerra mondiale, che è rappresentato da gallerie, trincee, forti, camminamenti e da tutto l'universo di vita che questi e tante altre vestigia palesano e testimoniano; un patrimonio collocato su tutto il fronte della Guerra, dal passo dello Stelvio alle foci del Timavo per oltre 600 chilometri, interessante quindi parte delle Alpi lombarde, il Trentino, il Cadore, il Veneto, la Carnia e la Venezia Giulia;

la *ratio* di tale legge è quindi la promozione e la valorizzazione del patrimonio storico-identitario e culturale della prima guerra mondiale, che ha visto una forte integrazione delle popolazioni del territorio direttamente interessato dalla Guerra, ma che ha visto anche un'ulteriore fusione di storie e culture per la partecipazione di soldati di tutte le regioni italiane;

il patrimonio in tutela della legge n. 78 del 2001 è collegato al nuovo tipo di guerra, caratterizzata dalla conquista e difesa palmo a palmo del territorio e di un territorio montuoso, quindi da lunghe interminabili scaramucce, assalti per postazioni limitate e ritirate tattiche e di breve periodo, conquiste di costoni rocciosi e ripiegamenti in rifugi di fortuna;

le opere che, conseguentemente, tale guerra imponeva erano la costruzione di interminabili camminamenti e stretti cunicoli, di postazioni su anfratti di roccia costruite anche per lunghi stazionamenti invernali, di fortificazioni dei punti stra-

tegici, di rifugi, di ponti agganciati a pareti impervie, di scalette di roccia, di piccoli cimiteri a ridosso delle linee;

lungo l'arco alpino nella sua parte orientale, per oltre tre anni due eserciti che complessivamente ammontavano ad alcuni milioni di uomini, vissero, combatterono e lasciarono i loro caduti in poche centinaia di chilometri quadrati, immedesimandosi quasi in quel territorio, nel quale lasciarono tracce indelebili di umanità;

proprio per le caratteristiche citate di questo nuovo tipo di guerra e per la partecipazione, le lunghe interminabili convivenze sul fronte, i sacrifici, i lutti e le sofferenze dei soldati delle città, dei paesi e dei più sperduti villaggi di tutta la penisola, si prende coscienza definitivamente di combattere per un'unica patria e si forgia quindi un'identità nazionale italiana articolata e complessa;

tale patrimonio inoltre non può essere considerato marginale e residuale, ma bene culturale nell'accezione che tale definizione assume nella cultura prevalente successiva agli anni sessanta, dopo i lavori della Commissione Franceschini, cioè di testimonianza materiale avente valore di civiltà;

parlare di gallerie, forti, camminamenti come beni culturali vuol dire superare il concetto materiale della « cosa che esprime un suo valore storico-estetico » ed approdare ad un concetto, e quindi ad una normativa che, conformemente alla nuova configurazione del bene culturale quale bene immateriale e pubblico, tende ad accostare ai profili di tutela, una marcata politica di valorizzazione del bene medesimo, al fine di assicurare la più ampia fruibilità del valore da esso espresso;

nella più recente evoluzione in senso aggiornativo di alcuni principali musei di guerra si riesce altresì, con sempre maggiore chiarezza e convinzione a rendere universale e comprensibile un comune discorso sulla guerra, che non tende a

glorificarla, ma anzi affianca comprende e valorizza la cultura della pace;

per quanto detto, riveste quindi particolare importanza dare attuazione ad una legge che tende a rivitalizzare e valorizzare un sistema museale che nella fattispecie contiene in sé un emblematico episodio di una comune storia italiana che dalla tragedia della guerra spinge all'educazione al valore della pace;

tale legge venne approvata con il consenso di tutti i gruppi politici della passata legislatura e stanZIA per il decennio 2001-2011 contributi in conto capitale per circa 20 miliardi di lire, affidando, secondo l'articolo 4 commi 2, 3, 4, 5 della legge 78, ad un Comitato apposito, la definizione delle modalità, dei criteri e delle priorità di riparto per gli interventi pubblici o privati proposti —:

in che tempi e con quali modalità si intenda dare esecuzione al dettato della Legge in questione, procedendo urgentemente a nominare il Comitato e ad insediare per passare all'esame e all'assegnazione dei finanziamenti a partire dal 2002, considerato purtroppo che la sua mancata nomina ha già fatto cadere la prima tranche dei contributi relativi al 2001.

(4-02015)

RISPOSTA. — *Con decreto ministeriale datato 19 dicembre 2001, è stato istituito il Comitato tecnico-scientifico speciale per il patrimonio storico della Prima guerra mondiale con i compiti attribuiti dalla legge 7 marzo 2001, n. 78, articolo 4, commi 4 e 5, e, in pari data, il Segretariato generale di questo ministero, ha provveduto a notificarlo al Presidente ed ai componenti del Comitato medesimo. In particolare, la direzione generale competente ha avviato le procedure per la ricognizione dei progetti predisposti dai soggetti aventi titolo, sia ad essere ammessi a contributi statali (articolo 8), sia ad essere autorizzati a contrarre mutui con onere a carico del bilancio dello Stato (articolo 11 comma 4) nonché per la convocazione del Comitato per gli adempimenti di competenza.*

Per quanto riguarda i fondi stanziati, si assicura che gli stessi sono stati impegnati dalla Direzione generale per il patrimonio storico, artistico e demotnoantropologico di questo Ministero con decreto del 27 dicembre 2001.

Si segnala che, in sede di prima applicazione, le risorse disponibili sono assegnate prioritariamente ai progetti già predisposti e relativi alle zone di guerra più direttamente interessate dagli eventi bellici del 1916-1917.

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

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

il 3 dicembre 1998 è stato stipulato un contratto tra la società consortile p.a. Castalia Ecolmar e il ministero dell'ambiente;

*oggetto del predetto contratto è l'attività di pattugliamento e intervento antinquinamento mediante noleggio di 62 mezzi navali alturieri e costieri opportunamente attrezzati e così suddivisi: 6 unità alturiere *supply vessels*, 11 unità costiere di caratteristiche superiori (abilitate alla navigazione internazionale), 45 unità costiere litoranee (cosiddette « battelli spaz-zamare »);*

le principali attività previste dalla convenzione sono: pattugliamento del mare territoriale con particolare attenzione alle aree marine protette e alle acque marine adiacenti; interventi per la difesa del mare e delle zone costiere, mediante la rimozione meccanica e/o l'abbattimento fisico degli inquinanti solidi e liquidi; raccolta in mare, stoccaggio, conferimento, trasporto e smaltimento di materiali, sia liquidi sia solidi; pronto intervento per l'assistenza e il salvataggio di mammiferi marini e tartarughe; addestramento, promozione e divulgazione di attività finalizzate alla tutela dell'ambiente marino;

a tutt'oggi non sono chiari gli esiti di questa attività di bonifica e controllo: in

sostanza, non è noto se i fondi impiegati dal ministero risultino ben spesi alla luce dei risultati ottenuti;

non pochi dubbi sorgono in merito alle metodiche adottate, soprattutto in riferimento alle operazioni svolte in prossimità degli sbocchi fluviali, che risultano tra i punti più inquinati;

non si conoscono, tra l'altro, con esattezza i siti marini oggetto degli interventi di pattugliamento e disinquinamento;

nonostante le risorse economiche profuse, le rilevazioni annuali di « Goletta verde » e delle Asl territoriali hanno sempre sfornato dati non certo incoraggianti sulla situazione dell'inquinamento dei nostri litorali —:

quale sia il costo annuale sostenuto dal ministero in indirizzo per l'attività di pattugliamento e disinquinamento delle nostre coste svolta dalla Castalia Ecolmar in base al contratto di cui in premessa;

quale sia stata e quale sia attualmente, nel dettaglio, con indicazione delle zone costiere effettivamente interessate, l'attività svolta dalla Castalia Ecolmar nonché i risultati positivi conseguiti in base a elementi e dati oggettivi;

quali strumenti di controllo utilizzi il ministero in indirizzo per vigilare sull'esatto adempimento del contratto da parte della Castalia Ecolmar. (4-01241)

RISPOSTA. — *Riguardo alle perplessità manifestate dall'interrogante in merito alle modalità di spesa dei fondi del ministero, va evidenziato che la struttura in riferimento composta di 71 unità antinquinamento, cui vanno aggiunti 7 depositi logistici, nasce da precisi obblighi di legge derivanti sia da norme nazionali che internazionali, quali, in particolare, la legge 31 dicembre 1982, n. 979, e la Convenzione OPPRC 1990, ratificata con legge 15 dicembre 1998, n. 464, relativamente alla prevenzione e lotta agli inquinamenti da idrocarburi ed altre sostanze pericolose.*

Le attuali dimensioni della struttura sono da considerare appena sufficienti per

offrire un accettabile livello di capacità di intervento lungo gli 8.000 Km di coste della Penisola e delle Isole maggiori e minori, tutte di altissima valenza ambientale.

È bene ricordare, a questo proposito, che lungo le coste italiane insistono attualmente 16 aree marine protette e ne è prevista l'istituzione di altre 34 nei prossimi anni.

La struttura, attivata con il contratto del 3 dicembre 1998, fa parte del Sistema nazionale di protezione civile per i casi di inquinamento che comportino la dichiarazione di « emergenza nazionale » da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi della legge n. 225/92.

Dall'inizio dell'esecuzione del contratto, 9 maggio 1999, alla data del 30 settembre 2001, le unità convenzionate sono intervenute in 265 casi di inquinamento, recuperando circa 4000 mc di idrocarburi misti ad acqua, nonché, nel corso delle ordinarie attività di pattugliamento, di 4.400 mc di prodotti plastici e 7.700 mc di legnami alla deriva.

Per quanto concerne le modalità tecniche degli interventi e la loro efficacia nel combattere l'inquinamento che, come afferma lo stesso interrogante, interessa soprattutto le aree marine poste in prossimità « degli sbocchi fluviali », è bene precisare che, in generale, l'inquinamento dei litorali e delle acque costiere va fatto risalire a due ordini di cause.

Quando, infatti, si determinano episodi di inquinamento che sono connessi alle attività di trasporto marittimo, soprattutto di idrocarburi e sostanze tossico-nocive, tali eventi sono di tipo accidentale, ancorché caratterizzati da alto tasso di frequenza, soprattutto nei tratti di mare con intenso traffico commerciale.

L'inquinamento di origine terrestre, che è purtroppo il più significativo da contrastare, è invece sistematico perché collegato alle attività umane che si svolgono lungo le coste ed in prossimità delle stesse.

Esso, infatti, viene determinato nelle acque marine dagli apporti di fiumi, canali, condotte fognarie e quant'altro di attinente alla vita ed alle attività umane, che viene indebitamente convogliato verso la costa.

La struttura di intervento di cui trattasi è stata espressamente istituita per gli interventi antinquinamento da idrocarburi e/o sostanze tossico-nocive da essi derivate; questo non impedisce, ovviamente, ad essa di adoperarsi in interventi di raccolta di rifiuti (c.d. macro inquinamenti), come dimostrano i dati sopra riportati.

La medesima struttura però, non è concepita né organizzata per affrontare gli inquinamenti di tipo organico-chimico di origine terrestre, cui sopra si è accennato, perché gli stessi richiedono attività di continuo monitoraggio dei litorali costieri in vista di successivi e ineludibili interventi mirati a terra nei confronti dei responsabili.

La struttura non può, ovviamente, supplire alle esigenze depurative di acque che da terra giungono a mare, con presenze significative di sostanze inquinanti non discriminabili (se non a mezzo di proporzionate strutture fisse a terra, i cd « depuratori »), né raccogliibili mediante navi specializzate.

Ad ogni buon conto, le attività della struttura sono illustrate nella banca dati SI.DI.MAR e consultabili presso il sito Internet www.minambiente.it, che contiene anche i piani annuali di pattugliamento delle 71 unità antinquinamento di cui sopra.

Ritornando alla struttura di intervento, il suo costo annuale è complessivamente di Lit. 56.500.000.000 (29.179.184,80 euro) circa.

Per quanto concerne infine le modalità di controllo cui è sottoposta la struttura stessa, si fa presente che il Centro operativo emergenze in mare, situato presso il ministero dell'ambiente (Servizio difesa mare), effettua un controllo di carattere generale a livello centrale mediante utilizzo di workstation dedicata, sulla quale vengono rappresentati i movimenti delle unità convenzionate (l'aggiornamento delle posizioni avviene ogni due ore) lungo le rotte giornaliere pianificate, e che un controllo periferico di carattere evidentemente più, specifico, viene effettuato dalle Autorità marittime (Capitanerie di porto o Uffici marittimi minori) presso cui le unità sono dislocate e sotto il cui coordinamento tattico esse operano nei casi di emergenza antinquinamento.

Sono a disposizione presso il ministero dell'ambiente i piani di pattugliamento di cui al contratto del 3.12.1998, oggetto dell'interrogazione cui si risponde.

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

DE LAURENTIIS e GIUSEPPE GIANNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'ENAV, ente pubblico economico trasformato in società per azioni dal 1° gennaio 2001 per volontà del precedente Governo al fine di contenere i costi di gestione, svolge un servizio pubblico essenziale in regime di monopolio e il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è titolare dell'intero capitale sociale;

l'ENAV spa, ha assunto, di recente, alcuni dirigenti ed ha concluso contratti di collaborazione coordinata e continuativa con soggetti esterni al personale della società, con oneri di spesa a carico della società, e quindi dello Stato, per circa 3 miliardi annui, oltre spese per vitto e alloggio, pur in presenza di quattro alti dirigenti ancora senza attribuzioni di competenze all'interno della nuova organizzazione societaria;

l'amministratore delegato ha assunto a tempo indeterminato personale amministrativo e tecnico e sta procedendo al reclutamento di 30 operatori amministrativi e di 30 ingegneri;

sarebbero, altresì, secondo quanto risulta all'interrogante, stati conclusi, negli ultimi 20 giorni, contratti per lavori e forniture di apparati radar ed altri impianti a tecnologia avanzata, per l'ammontare di circa 300 miliardi, al netto di Iva, di cui più di 200 miliardi sono stati assegnati alla Alenia Marconi System;

tali contratti risulterebbero conclusi senza la prodromica fase di progettazione

e programmazione di sistemi molto complessi, che per la natura degli investimenti richiede in genere tempi lunghi, e senza rispettare la normativa vigente a tutela dell'evidenza pubblica —:

se incarichi di consulenza amministrativo-gestionale, per il valore di oltre 5 miliardi, siano stati affidati seguendo le obbligatorie procedure di legge per la garanzia della trasparenza e della corretta e sana gestione del denaro pubblico;

se le spese di rappresentanza siano state autorizzate in conformità alla normativa in materia di spese pubbliche;

se risponde a criteri di trasparente e sana gestione di risorse pubbliche procedere a selezioni ed assunzioni senza tener conto delle graduatorie formate a seguito di attività di selezione di personale svolta da apposita società esterna, selezione costata circa 2,5 miliardi;

se la nuova politica di gestione delle risorse umane posta in essere dalla società rispetti il programma di sviluppo contenuto nel piano di impresa elaborato dall'attuale amministratore delegato nell'ottobre 2000, ovvero se comporterà ulteriori costi a carico dell'unico azionista;

se siano stati rispettati i fondamentali criteri di trasparenza, imparzialità ed economicità della gestione, già propri del soppresso Ente pubblico economico, nelle recenti assunzioni di personale dirigente e nell'affidamento di contratti di collaborazione coordinata e continuativa, o se invece, come rilevato dal collegio sindacale della società, presente il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo, si sia provveduto alle nomine senza una preventiva formale definizione dei requisiti di professionalità necessari per ricoprire determinati incarichi e conseguentemente senza una valutazione comparativa delle qualità tecnico-professionali di più soggetti, compresi i dipendenti della società;

se risulti compatibile con il perseguimento dell'interesse pubblico una gestione dell'attività negoziale, di significativo rilievo economico, che prescindendo dalla nor-

mativa vigente sulle procedure da adottare, a cominciare dalla formalizzazione di una richiesta d'offerta secondo i canoni dell'evidenza pubblica. (4-00578)

RISPOSTA. — L'organico dell'Enav è di 3280 unità, inclusi 42 dirigenti, a cui si aggiunge il supporto di 5 unità di contenuto manageriale con contratto di collaborazione coordinata e continuativa; mentre la situazione al 31.12.2000 era di 3234 unità di cui 48 dirigenti oltre a tre collaboratori.

L'incremento della forza non dirigenziale (52 unità), per motivi di turnover, comporta un aumento di costo su base annua (considerando solo gli stipendi a valore annuo 2000) di lire 1900 milioni, mentre il notevole decremento dei dirigenti/collaboratori di 4 unità (-8%) porta una consistente riduzione di 950 milioni di lire.

In particolare per il personale dirigente, a seguito della trasformazione in società per azioni, l'Enav ha adottato un nuovo assetto organizzativo della struttura per soddisfare l'esigenza di creare « Unità organizzative » quali centri di responsabilità per la gestione delle risorse disponibili, ai fini del conseguimento degli obiettivi quantitativi e qualitativi previsti nel Piano d'impresa e nel budget annuale.

Il conferimento degli incarichi di direzione delle Unità Organizzative è stato affidato in larga misura ai dirigenti dell'ex Enav — già ente pubblico economico — ma, poiché le funzioni di una società sono in parte diverse da quelle di un ente pubblico sia pure economico, per le professionalità non esistenti all'interno della struttura, si è dovuto procedere all'acquisizione di risorse con esperienze maturate nel settore delle imprese private. In particolare, si è reso necessario coprire le posizioni organizzative vacanti (primarie quelle di direttore finanziario, direttore sistemi informativi e direttore acquisti).

I compensi dei nuovi dirigenti sono in linea con quelli previsti dal vigente CCNL per il personale dirigente, stipulato dall'ex Enav ed in alcuni casi, nonostante gli alti livelli professionali, sono anche minori.

I contratti stipulati, dove possibile, hanno privilegiato la tipologia del contratto

di collaborazione coordinata e continuativa « a tempo determinato », in linea con le nuove regole di flessibilità che si stanno affermando nel mercato del lavoro e con vantaggio per la Società che rimane impegnata per un arco di tempo ben preciso.

Per ciò che concerne i criteri di designazione, occorre ricordare che già il Regolamento del personale dell'ex A.A.A.V.T.A.G. (Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico generale, alla quale è subentrato l'ex Enav, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1983 n. 279, escludeva il ricorso ad una procedura concorsuale, ammettendo che la nomina potesse cadere anche su estranei all'Azienda con la sola condizione del riconoscimento della competenza e delle qualità possedute dal soggetto. Tale facoltà, riconosciuta ad una azienda autonoma di Stato quale era l'allora A.A.A.V.T.A.G. prima della trasformazione in ente, estesa poi all'Enav quale ente pubblico economico a maggior ragione suffraga la facoltà dell'Enav S.p.A. di procedere a scelte non vincolate a procedure concorsuali.

Certamente, all'assegnazione delle posizioni dirigenziali si è provveduto attribuendo le singole funzioni a soggetti in possesso della professionalità, della preparazione e delle esperienze specifiche richieste in relazione ai compiti propri dell'incarico da attribuire ed al grado di responsabilità.

Per il personale non dirigente, il programma di assunzione, in linea con il piano d'impresa dell'ottobre 2000 approvato dal Parlamento e con il piano industriale elaborato nel giugno del 2001, è sostanzialmente avvenuto ricorrendo alle graduatorie formate a seguito delle selezioni avviate dal precedente Consiglio di amministrazione.

Si è così provveduto all'assunzione di n. 30 operatori, per fare fronte alle esigenze più impellenti del Centro regionale di controllo (CRAV) di Milano, che attualmente sono in addestramento con mansioni di supporto in linea operativa.

Per ciò che riguarda il personale tecnico, in linea con le indicazioni date dalle Commissioni parlamentari in sede di parere alla trasformazione, la Società sta sviluppando

il massimo impegno per realizzare in tempi brevi il necessario completo affrancamento da supporti esterni nei settori tecnici, specie in quelli a più alto contenuto professionale. Proprio a tale fine ha pubblicato sul quotidiano « Il Sole 24 Ore » un avviso di selezione per la ricerca di personale specialistico per provvedere in particolare all'ampliamento delle attività di: ricerca e sviluppo (hardware e software), ingegneria dei sistemi, logistica e manutenzione dei sistemi ATC (Air Traffic Control) e telecomunicazioni.

L'avviso è rivolto a laureati in ingegneria elettronica, telecomunicazioni, aeronautica ed informatica, con almeno due anni di esperienza maturata in Aziende del settore e diplomati tecnici elettronici e/o informatici per attività di installazione e manutenzione impianti TLC e ATC. Per tutti, inoltre, è richiesta la conoscenza della lingua inglese.

Inoltre è stato contrattualizzato un Sistema di telegestione nazionale degli impianti di assistenza al volo che sarà gestito direttamente dall'Enav e consentirà a tempi molto ravvicinati un notevole risparmio sui costi fino ad ora sopportati per il servizio di manutenzione appaltato all'esterno, con riduzione dei relativi oneri e conseguente miglioramento del conto economico con benefici riflessi non solo sul complessivo onere per la finanza pubblica, ma anche sul livello delle tariffe applicate all'utenza e, quindi, contribuendo al miglioramento economico del settore del trasporto aereo.

Le procedure seguite nell'espletamento dell'attività negoziale sono esattamente quelle stabilite dalla normativa italiana e CEE.

I contratti citati dagli Onorevoli interroganti sono solo l'ultimo atto conclusivo di un iter procedurale iniziato da tempo dall'ex Enav che ha fortemente impegnato la struttura operativa, tecnica ed amministrativa per la definizione delle esigenze e per la conseguente progettazione tecnica degli interventi, nell'ambito di un più complesso programma di ammodernamento dei sistemi di assistenza al volo. Detto programma già previsto nel Piano d'impresa dell'ottobre 2000, riceverà ulteriore impulso secondo le linee definite nel piano indu-

striale che traduce in attuazione pratica le indicazioni di massima contenute nel Piano di trasformazione sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno a suo tempo espresso il proprio parere positivo.

Per quanto concerne l'affidamento degli appalti, sono state espletate regolari procedure con richieste di offerta e le offerte pervenute sono state esaminate da apposite commissioni di valutazione amministrativa, tecnica ed economica. Va evidenziato che, in maniera del tutto analoga alla situazione riscontrabile negli altri Paesi, i sistemi e gli impianti di assistenza al volo, per la loro specificità e complessità unite alla unicità del possibile committente, determinano l'unicità del produttore specializzato nei singoli settori. In questi, parte cospicua assumono i sistemi radar e relativo software e da qui, la rilevanza di commesse alla Soc. Alenia Marconi System, unica industria nazionale del settore. D'altra parte, l'impiego dei sistemi radar ed apparati con caratteristiche diverse tra di loro determinerebbe inevitabilmente appesantimenti nell'esercizio tecnico e discrasie nel sistema logistico e di manutenzione, con possibili negative ricadute sulla assoluta affidabilità dei Sistemi impiegati, condizione questa irrinunciabile per la garanzia della sicurezza del traffico aereo.

In particolare, gli ordini emessi nell'esercizio in corso, rispettando tutte le procedure formali e sostanziali ed in accordo ove necessario con i canoni dell'evidenza pubblica, ammontano a lire 270 miliardi e sono per la maggior parte regolarizzazioni degli impegni del precedente Ente pubblico economico, che aveva infatti residui per oltre 240 miliardi di lire.

Le fasi prodromiche di progettazione e programmazione si erano già realizzate nei mesi/anni precedenti, mentre in questo esercizio si è proceduto alla formale regolarizzazione degli ordini che, rispetto alle offerte valutate come congrue, da apposite Commissioni, sono stati emessi con un risparmio medio di circa il 20%.

Gli incarichi di consulenza sono stati affidati nel rispetto della vigente normativa.

Il ricorso ad essi si è rilevato indispensabile in relazione al processo di privatizzazione.

Essi ammontano complessivamente a circa Lit. 5.5 miliardi e sono dovuti:

per oltre l'80 per cento all'implementazione della fase 2 del Sistema di contabilità generale ed analitica, il cui avvio progettuale è stato deliberato nel 1998 dal precedente Consiglio di Amministrazione e che risultava obbligatorio stante la trasformazione dell'Azienda in Ente Economico e successivamente in S.p.A. Nel 2001 si è cercato di rimediare al notevole ritardo accumulato;

il restante 20 per cento è stato utilizzato per rispondere alle esigenze di legge (determinazione del patrimonio definitivo della Società) e per ricevere un supporto alla elaborazione in tempi ristretti (50 gg.) del nuovo Piano industriale.

Inoltre, è stato affidato un incarico ad una società estera per ottenere nel minor tempo possibile la necessaria qualificazione dell'ISO 9001.

Si rappresenta, che le spese di rappresentanza vengono erogate solo per esigenze ritenute indispensabili e costituiscono lo 0,0175 per cento del totale delle spese correnti previste nel bilancio 2001.

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

DE LAURENTIIS e SARDELLI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

in più circostanze, nei confronti dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo (Enav) sono state rivolte forti critiche per il modo in cui viene gestito e per i metodi molto discutibili con cui vengono affidati incarichi e assegnati i lavori; metodi che sono ora al vaglio della Procura della Repubblica di Milano che intende fare luce anche sui rapporti che intercorrono tra l'Enav ed i suoi fornitori;

la stessa polizia tributaria ha compiuto un sequestro delle schede di alcuni importanti fornitori dell'Ente come: la Marconi Communications, la Marconi Mobile ed alcune aziende genovesi che operano nella telefonia civile fissa e militare mobile. Della Marconi Mobile il dottor Gualano è stato presidente ed amministratore delegato. Le due Società controllano la Ote, ex Finmeccanica, il fornitore storico dei controllori di volo;

la magistratura sta anche esaminando la situazione della Securcomm, la *joint-venture* tra Marconi, Ote e Nokia per la vendita di tecnologia digitale alle forze armate, su cui deve ancora pronunciarsi l'Antitrust.

sempre la magistratura, il 4 ottobre 2001, ha sollevato il problema del generalizzato ricorso dell'Enav alla trattativa privata —:

se corrisponda al vero che l'Enav abbia dato in appalto la costruzione di due torri mobili per decine di miliardi di lire che, da valutazioni informali, imporrebbero all'Ente un esborso maggiorato di almeno il 30 per cento rispetto al loro costo reale;

se siano reali i sospetti di una conduzione incentrata su logiche ben lontane da quelle economiche sia dei subappalti gestiti dalla Alenia Marconi System per conto dell'Enav sia del piano di investimento, per 60 miliardi, che lo stesso Ente sta portando avanti a Bari.

se sia vero che durante la recente selezione per l'assunzione di seicento unità, per diverse qualifiche siano stati promossi giovani che a dispetto dei requisiti fondamentali richiesti, sono risultati totalmente digiuni della lingua inglese; che gli stessi giovani in seguito hanno partecipato ai corsi di formazione Enav durante i quali i compiti venivano svolti dai membri della commissione di valutazione;

cosa intenda fare il Governo per porre rimedio a questo che a giudizio degli interroganti rappresenta un colossale sperpero di denaro pubblico, per mettere

fine una volta per tutte a questo ambiguo modo di gestire gli appalti e le forniture e, se fosse confermato, per chiudere questo assurdo teatrino delle assunzioni e della formazione in un Ente che sebbene sia preposto alla garanzia della sicurezza nel settore dei trasporti aerei, fino ad oggi non ha certo brillato per competenza ed efficacia. (4-01632)

RISPOSTA. — *L'organico dell'Enav è di 3280 unità, inclusi 42 dirigenti, a cui si aggiunge il supporto di 5 unità di contenuto manageriale con contratto di collaborazione coordinata e continuativa; mentre la situazione al 31.12.2000 era di 3234 unità di cui 48 dirigenti oltre a tre collaboratori.*

L'incremento della forza non dirigenziale (52 unità), per motivi di turnover, comporta un aumento di costo su base annua (considerando solo gli stipendi a valore annuo 2000) di lire 1900 milioni, mentre il notevole decremento dei dirigenti/collaboratori di 4 unità (-8%) porta una consistente riduzione di 950 milioni di lire.

In particolare per il personale dirigente, a seguito della trasformazione in società per azioni, l'Enav ha adottato un nuovo assetto organizzativo della struttura per soddisfare l'esigenza di creare « Unità organizzative » quali centri di responsabilità per la gestione delle risorse disponibili, ai fini del conseguimento degli obiettivi quantitativi e qualitativi previsti nel Piano d'impresa e nel budget annuale.

Il conferimento degli incarichi di direzione delle Unità Organizzative è stato affidato in larga misura ai dirigenti dell'ex Enav — già ente pubblico economico — ma, poiché le funzioni di una società sono in parte diverse da quelle di un ente pubblico sia pure economico, per le professionalità non esistenti all'interno della struttura, si è dovuto procedere all'acquisizione di risorse con esperienze maturate nel settore delle imprese private. In particolare, si è reso necessario coprire le posizioni organizzative vacanti (primarie quelle di direttore finanziario, direttore sistemi informativi e direttore acquisti).

I compensi dei nuovi dirigenti sono in linea con quelli previsti dal vigente CCNL

per il personale dirigente, stipulato dall'ex Enav ed in alcuni casi, nonostante gli alti livelli professionali, sono anche minori.

I contratti stipulati, dove possibile, hanno privilegiato la tipologia del contratto di collaborazione coordinata e continuativa « a tempo determinato », in linea con le nuove regole di flessibilità che si stanno affermando nel mercato del lavoro e con vantaggio per la Società che rimane impegnata per un arco di tempo ben preciso.

Per ciò che concerne i criteri di designazione, occorre ricordare che già il Regolamento del personale dell'ex A.A.A.V.T.A.G. (Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico generale, alla quale è subentrato l'ex Enav, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1983 n. 279, escludeva il ricorso ad una procedura concorsuale, ammettendo che la nomina potesse cadere anche su estranei all'Azienda con la sola condizione del riconoscimento della competenza e delle qualità possedute dal soggetto. Tale facoltà, riconosciuta ad una azienda autonoma di Stato quale era l'allora A.A.A.V.T.A.G. prima della trasformazione in ente, estesa poi all'Enav quale ente pubblico economico a maggior ragione suffraga la facoltà dell'Enav S.p.A. di procedere a scelte non vincolate a procedure concorsuali.

Certamente, all'assegnazione delle posizioni dirigenziali si è provveduto attribuendo le singole funzioni a soggetti in possesso della professionalità, della preparazione e delle esperienze specifiche richieste in relazione ai compiti propri dell'incarico da attribuire ed al grado di responsabilità.

Per il personale non dirigente, il programma di assunzione, in linea con il piano d'impresa dell'ottobre 2000 approvato dal Parlamento e con il piano industriale elaborato nel giugno del 2001, è sostanzialmente avvenuto ricorrendo alle graduatorie formate a seguito delle selezioni avviate dal precedente Consiglio di amministrazione.

Si è così provveduto all'assunzione di n. 30 operatori, per fare fronte alle esigenze più impellenti del Centro regionale di controllo (CRAV) di Milano, che attualmente sono in addestramento con mansioni di supporto in linea operativa.

Per ciò che riguarda il personale tecnico, in linea con le indicazioni date dalle Commissioni parlamentari in sede di parere alla trasformazione, la Società sta sviluppando il massimo impegno per realizzare in tempi brevi il necessario completo affrancamento da supporti esterni nei settori tecnici, specie in quelli a più alto contenuto professionale. Proprio a tale fine ha pubblicato sul quotidiano « Il Sole 24 Ore » un avviso di selezione per la ricerca di personale specialistico per provvedere in particolare all'ampliamento delle attività di: ricerca e sviluppo (hardware e software), ingegneria dei sistemi, logistica e manutenzione dei sistemi ATC (Air Traffic Control) e telecomunicazioni.

L'avviso è rivolto a laureati in ingegneria elettronica, telecomunicazioni, aeronautica ed informatica, con almeno due anni di esperienza maturata in Aziende del settore e diplomati tecnici elettronici e/o informatici per attività di installazione e manutenzione impianti TLC e ATC. Per tutti, inoltre, è richiesta la conoscenza della lingua inglese.

Inoltre è stato contrattualizzato un Sistema di telegestione nazionale degli impianti di assistenza al volo che sarà gestito direttamente dall'Enav e consentirà a tempi molto ravvicinati un notevole risparmio sui costi fino ad ora sopportati per il servizio di manutenzione appaltato all'esterno, con riduzione dei relativi oneri e conseguente miglioramento del conto economico con benefici riflessi non solo sul complessivo onere per la finanza pubblica, ma anche sul livello delle tariffe applicate all'utenza e, quindi, contribuendo al miglioramento economico del settore del trasporto aereo.

Le procedure seguite nell'espletamento dell'attività negoziale sono esattamente quelle stabilite dalla normativa italiana e CEE.

I contratti citati dagli Onorevoli interroganti sono solo l'ultimo atto conclusivo di un iter procedurale iniziato da tempo dall'ex Enav che ha fortemente impegnato la struttura operativa, tecnica ed amministrativa per la definizione delle esigenze e per la conseguente progettazione tecnica degli interventi, nell'ambito di un più complesso programma di ammodernamento dei sistemi di assistenza al volo. Detto programma già previsto nel Piano d'impresa

dell'ottobre 2000, riceverà ulteriore impulso secondo le linee definite nel piano industriale che traduce in attuazione pratica le indicazioni di massima contenute nel Piano di trasformazione sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno a suo tempo espresso il proprio parere positivo.

Per quanto concerne l'affidamento degli appalti, sono state espletate regolari procedure con richieste di offerta e le offerte pervenute sono state esaminate da apposite commissioni di valutazione amministrativa, tecnica ed economica. Va evidenziato che, in maniera del tutto analoga alla situazione riscontrabile negli altri Paesi, i sistemi e gli impianti di assistenza al volo, per la loro specificità e complessità unite alla unicità del possibile committente, determinano l'unicità del produttore specializzato nei singoli settori. In questi, parte cospicua assumono i sistemi radar e relativo software e da qui, la rilevanza di commesse alla Soc. Alenia Marconi System, unica industria nazionale del settore. D'altra parte, l'impiego dei sistemi radar ed apparati con caratteristiche diverse tra di loro determinerebbe inevitabilmente appesantimenti nell'esercizio tecnico e discrasie nel sistema logistico e di manutenzione, con possibili negative ricadute sulla assoluta affidabilità dei Sistemi impiegati, condizione questa irrinunciabile per la garanzia della sicurezza del traffico aereo.

In particolare, gli ordini emessi nell'esercizio in corso, rispettando tutte le procedure formali e sostanziali ed in accordo ove necessario con i canoni dell'evidenza pubblica, ammontano a lire 270 miliardi e sono per la maggior parte regolarizzazioni degli impegni del precedente Ente pubblico economico, che aveva infatti residui per oltre 240 miliardi di lire.

Le fasi prodromiche di progettazione e programmazione si erano già realizzate nei mesi/anni precedenti, mentre in questo esercizio si è proceduto alla formale regolarizzazione degli ordini che, rispetto alle offerte valutate come congrue, da apposite Commissioni, sono stati emessi con un risparmio medio di circa il 20%.

Gli incarichi di consulenza sono stati affidati nel rispetto della vigente normativa.

Il ricorso ad essi si è rilevato indispensabile in relazione al processo di privatizzazione.

Essi ammontano complessivamente a circa Lit. 5.5 miliardi e sono dovuti:

per oltre l'80 per cento all'implementazione della fase 2 del Sistema di contabilità generale ed analitica, il cui avvio progettuale è stato deliberato nel 1998 dal precedente Consiglio di Amministrazione e che risultava obbligatorio stante la trasformazione dell'Azienda in Ente Economico e successivamente in S.p.A. Nel 2001 si è cercato di rimediare al notevole ritardo accumulato;

il restante 20 per cento è stato utilizzato per rispondere alle esigenze di legge (determinazione del patrimonio definitivo della Società) e per ricevere un supporto alla elaborazione in tempi ristretti (50 gg.) del nuovo Piano industriale.

Inoltre, è stato affidato un incarico ad una società estera per ottenere nel minor tempo possibile la necessaria qualificazione dell'ISO 9001.

Si rappresenta, che le spese di rappresentanza vengono erogate solo per esigenze ritenute indispensabili e costituiscono lo 0,0175 per cento del totale delle spese correnti previste nel bilancio 2001.

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

DELMASTRO DELLE VEDOVE e GIANNI MANCUSO. — Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. — Per sapere — premesso che:

il 2 dicembre 1943 la Luftwaffe scatenò un terribile bombardamento del porto di Bari, che, quel giorno, ospitava un gran numero di navi alleate;

i danni inflitti alla marina da guerra alleata furono ingenti;

in particolare venne colpita ed esplose la nave *John Harvey*;

pare che la *John Harvey* avesse un carico di iprite, che, benché vietata dalle convenzioni di Ginevra, doveva essere usata contro le forze dell'Asse;

si manifestarono subito ustioni, lesioni alla pelle e morti improvvise;

dal 1946 ad oggi si sono verificati solo tra i pescatori di Molfetta, 236 casi di intossicazione, di cui cinque mortali, dovendosi precisare che il dato è riferito ai soli marittimi iscritti alla cassa malattie dei marinai;

alcuni casi si sono registrati ancora lo scorso anno;

nessuno ha mai appurato la verità —:

se non ritenga necessario accertare se effettivamente la nave alleata *John Harvey*, affondata nel porto di Bari il 2 dicembre 1943, avesse un carico di iprite, sostanza abbandonata in mare; per sapere inoltre se i casi di intossicazione lamentati nel corso dei decenni siano sintomatologicamente riferibili all'iprite e se, comunque, non debba essere valutata la necessità di un intervento di bonifica. (4-00618)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si deve preliminarmente confermare che fonti dell'istituto Centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) confermano le circostanze asserite dagli interroganti relativamente all'affondamento, nel dicembre 1943, della nave John Harvey, stanziata nel porto di Bari, il cui carico era costituito, tra l'altro, da bombe d'aereo caricate con iprite.*

Ciò premesso, è doveroso segnalare che recenti indagini, programma di ricerca ACAB (Armi Chimiche Affondate e Benthos), hanno consentito la mappatura di quattro aree del Basso Adriatico, vaste decine di migliaia quadrate e ubicate, con significativa certezza, fuori dalle acque territoriali, interessate dalla presenza di almeno ventimila residuati bellici a natura chimica, cui far risalire, sulla base di alcuni campioni prelevati in prossimità di ordigni corrosi, danni e rischi per gli ecosistemi marini e

per le attività legate alla pesca e alla successiva commercializzazione.

In tali già compromesse condizioni, un'eventuale soluzione di bonifica dei vastissimi habitat marini coinvolti, ancorché auspicabile in linea di principio, si deve accompagnare alla ponderazione dei rischi ambientali connessi alla rimozione degli ordigni a causa, principalmente, della possibile rottura degli involucri metallici con la conseguente fuoriuscita di sostanze inquinanti in quantità nettamente superiori alle perdite attuali, valutando oltremodo gli aspetti legati all'operatività al di fuori delle acque territoriali.

A ciò si unisce una valutazione di ordine più strettamente giuridico, considerato che un mandato operativo dell'ampiezza che si prospetta necessita, di un'espressa previsione normativa cui associare uno specifico stanziamento, certamente rilevante ma la cui entità rimane da determinare.

A tale fine, per una valutazione orientativa, si aggiunge che nella passata legislatura è stato elaborato un piano dall'ICRAM, articolato in due distinte fasi: bonifica «pilota» integrale dell'area già attentamente monitorata (un rettangolo di mare di circa 10 miglia quadrate di estensione); e l'avvio di una campagna di monitoraggio di dettaglio delle ulteriori aree limitrofe, già individuate come luoghi di discarica di bombe, al fine di successive bonifiche. Tale piano prevedeva una apposita scorta finanziaria complessivamente ammontante a oltre 11 mld. di lire.

Comunque sarà necessario un coinvolgimento di tutte le Amministrazioni Centrali interessate (Difesa, Affari Esteri, Politiche Agricole e Forestali).

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

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia. — Per sapere — premesso che:*

il 24 luglio 1998 è stato siglato un protocollo d'intesa tra il Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria (D.A.P.) e

Confcooperative Federsolidarietà (organismo che riunisce e rappresenta numerose cooperative di solidarietà sociale e i loro consorzi a fini di recupero sociale e di occupazione di persone bisognose e a rischio di emarginazione) per favorire lo sviluppo di opportunità di lavoro intramurarie per i detenuti mediante un progetto di colonie agricole in Sardegna —:

quale sviluppo concreto abbia avuto il protocollo d'intesa siglato il 24 luglio 1998, sottoscritto tra il Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria e Confcooperative Federsolidarietà;

se il progetto di colonie agricole in Sardegna, con opportunità di lavoro intramurarie, si sia effettivamente realizzato, e, in caso affermativo, quanti detenuti abbia coinvolto;

quali siano stati i costi, diretti ed indirizzi, sopportati dall'Amministrazione per la realizzazione del richiamato protocollo d'intesa. (4-01407)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rappresenta che il protocollo d'intesa stipulato tra il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e il consorzio Confcooperative federsolidarietà è finalizzato a favorire lo sviluppo di opportunità lavorative per la popolazione detenuta. In particolare l'accordo persegue l'obiettivo di promuovere lo sviluppo del lavoro in carcere sia attraverso l'allestimento, l'organizzazione e la gestione di lavorazioni intramurarie da parte delle cooperative sociali, sia affidando a queste ultime la gestione delle officine e delle lavorazioni industriali non attive o sotto-utilizzate.*

L'attuazione concreta del protocollo d'intesa non ha comportato alcun onere economico per l'amministrazione penitenziaria; in compenso si sono sviluppate varie attività lavorative in diversi istituti penitenziari tra i quali Monza, Brescia, Trento e Barcellona Pozzo di Gotto.

Per quanto attiene, infine, al progetto che prevede di affidare a cooperative le attività produttive delle colonie agricole

della Sardegna, si fa presente che lo stesso non ha ancora avuto concreta realizzazione poiché, a parere dell'Avvocatura generale dello Stato, non è possibile affidare la gestione delle colonie agricole a soggetti terzi all'amministrazione penitenziaria.

Il Ministro della giustizia: Roberto Castelli.

DEODATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:*

nel dicembre 1999 il Parco regionale lombardo del Ticino ed il Parco naturale regionale del Ticino piemontese indirizzavano alla Commissione italiana per il programma internazionale *Man and Biosphere* una richiesta di adesione al progetto stesso, promosso a livello internazionale dall'Unesco;

la documentazione allegata veniva esaminata dalla suddetta Commissione — con la contestuale consultazione del Comitato per le Scienze Esatte e Naturali della Commissione Nazionale Italiana per l'Unesco — e dichiarata « ricca e pregevole » pur necessitando di una integrazione prima del definitivo parere positivo;

nel luglio 2000 il progetto originario veniva integrato con la documentazione richiesta;

il riconoscimento, ancora non ottenuto, da parte della competente Commissione presso l'Unesco rappresenta un obiettivo rilevante per il sistema dei parchi del Ticino;

ormai da circa un anno non si sono registrati progressi nella istruttoria della richiesta di adesione al programma internazionale *Man and Biosphere* —:

quali iniziative intendano adottare per dare finalmente seguito alla lodevole iniziativa dei citati Parchi del Ticino.

(4-01155)

RISPOSTA. — *In merito a quanto richiesto con l'interrogazione in esame si rappresenta che, in base alle informazioni fornite dalla Commissione Nazionale Italiana UNESCO, la richiesta di adesione congiunta al progetto Man and Biosphere (MAB) del Parco Regionale Lombardo del Ticino piemontese, lo scorso novembre 2001, è stata inserita all'ordine del giorno dell'ultima riunione della Commissione tecnica di studio per il programma e che la temporanea sospensione della procedura è dovuta unicamente ad un problema di riorganizzazione di tale Commissione.*

In merito alla candidatura congiunta dei due Parchi, la Commissione Tecnica si è espressa trasmettendo parere favorevole alla Commissione Nazionale Unesco nei primi giorni di dicembre 2001.

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

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

la signora Giuliana Linzalone, dell'età di 24 anni, cittadina di Gioia del Colle (Bari), madre di tre figli e vedova del marito Hatem Mdimagh, tunisino, deceduto il 4 agosto 2001 all'età di 31 anni, da oltre un mese non riesce più a riabbracciare la primogenita Fatima, letteralmente « sequestrata » dal suocero, il tunisino Mhoamed Mdimagh, a Monastir, dove la ragazza si era recata per trascorrere le vacanze estive;

dal 15 agosto 2001 il suocero della signora, dopo tante promesse telefoniche, non provvede al rientro della nipote in Italia;

il legale rappresentante della gioiese, l'avvocato Filippo Castellaneta, dopo aver più volte contattato il suocero della signora in Tunisia, si è sentito rispondere che non aveva alcuna intenzione di far ripartire la nipote in Italia in quanto orfana di padre;

né la signora Linzalone, né l'avvocato Castellaneta sono più riusciti nel frattempo a contattare il tunisino Mhoamed Mdimagh, che si è reso irreperibile;

della vicenda sono stati informati il Consolato italiano in Tunisia, il Consolato tunisino in Italia, il tribunale dei minori in Italia, il ministero degli esteri;

la signora Linzalone ha sporto denuncia ai Carabinieri della Compagnia di Gioia del Colle e della questione si sta occupando il Comando provinciale dell'Arma di Bari;

il tunisino è accusato di sequestro di persona (articolo 605 del codice penale), sottrazione di minore (articolo 574 del codice penale) e abbandono all'estero di cittadino a lui in affidamento (articolo 591 del codice penale) e rischia quattordici anni di reclusione;

occorre verificare se nel caso in specie, all'inquisito è applicabile la legge penale italiana o la legge penale tunisina;

in ogni caso la Tunisia il 30 gennaio 1996 ha ratificato la convenzione sui diritti del bambino stipulata il 20 novembre 1989 tra vari stati, tra i quali l'Italia —:

quali provvedimenti intendano adottare presso le autorità tunisine per portare a soluzione questa vicenda che ha gettato nel dramma e nello sconforto la giovane mamma. (4-00743)

RISPOSTA. — *Lo scorso 8 settembre 2001, la signora Giuliana Linzalone, residente a Gioia del Colle (Ba) ha presentato, alla locale Stazione dei Carabinieri, una « denuncia-querela » nei confronti del suocero Mdimagh Mhoamed, residente in Monastir (Tunisia).*

Dal documento si evinceva che il 10 luglio 2001 la figlia della signora Linzalone, Mdimagh Fatma di sei anni, era stata accompagnata a Monastir ove avrebbe dovuto trascorrere le vacanze presso i nonni paterni. Il 4 agosto successivo, il padre della minore, Mdimagh Hatem, era deceduto a

seguito di un incidente stradale e il suocero, che alla morte del figlio aveva promesso di far rientrare in Italia la minore, si rifiutava di mantenere fede all'impegno assunto.

Il ministero degli affari esteri, tramite i competenti uffici della direzione generale per gli italiani all'estero, non appena venuto a conoscenza della questione, ha immediatamente fornito al legale della madre le prime indicazioni riguardo la normativa tunisina in materia di affidamento, nonché i suggerimenti più utili sui passi da intraprendere per una auspicabile sollecita soluzione della vicenda.

È utile sottolineare che l'ordinamento tunisino riconosce in linea di principio alla madre la custodia dei figli nel caso di decesso del padre, ma prende in considerazione possibili richieste dei parenti del defunto marito nella eventualità che la madre possa lasciare la Tunisia con i figli. In tale caso si applica il principio dell'interesse del fanciullo che si considera disatteso nella prospettiva che lo stesso possa crescere in un contesto non musulmano.

Proprio in considerazione di tale eventualità si è insistito sulla opportunità che la signora Linzalone si fosse recata appena possibile in Tunisia per intraprendere un tentativo di conciliazione con i parenti del defunto e, in caso di successo, rimpatriare immediatamente con la figlia. Il legale della suddetta connazionale, nel concordare con tale linea di azione, si era riservato di far conoscere le decisioni della sua cliente, chiedendo nel contempo il massimo sostegno delle autorità diplomatico-consolari italiane in Tunisia, anche per fugare i timori della sua assistita sulle possibili reazioni da parte dei parenti del defunto marito. Al legale si era anche suggerito di munire la signora Linzalone di tutta la documentazione necessaria ed in particolare di un decreto di affidamento emanato dal competente tribunale dei minori italiano. Tale documento, anche se non immediatamente riconoscibile in Tunisia, avrebbe potuto comunque rappresentare un'importante indicazione delle autorità italiane che hanno competenza in questa materia.

L'Ambasciata d'Italia in Tunisi è stata invitata ad assicurare la massima assistenza alla signora Linzalone, indicandole un legale di fiducia locale per mezzo del quale tentare una composizione amichevole della vicenda e se necessario avviare un'azione legale in loco.

Nonostante l'intervento dell'Autorità consolare italiana in Tunisia, non è stato comunque possibile definire in via extragiudiziale la vicenda della Signora Linzalone che ha preannunciato, tramite i legali di fiducia, la presentazione di un'istanza di riaffidamento della figlia al tribunale di Monastir, non appena predisposta la necessaria documentazione.

In relazione al penultimo punto sollevato dall'interrogante, è bene precisare che la Convenzione dell'ONU del 1989 sui diritti del fanciullo, alla quale la Tunisia ha aderito, sebbene sancisca il diritto per il « minore di intrattenere regolarmente rapporti personali e contatti diretti con entrambi i genitori » e il dovere per gli Stati di adottare « provvedimenti per impedire gli spostamenti e i non ritorni illeciti di minori all'estero », non costituisce però un vero e proprio strumento internazionale di cooperazione amministrativo-giudiziaria tra Stati come è invece la Convenzione dell'Aja alla quale i Paesi islamici non hanno aderito. Non si mancherà comunque di far riferimento a tale Convenzione nei contatti con le autorità tunisine sollecitando la massima collaborazione e tenendo presente che in casi analoghi verificatisi in paesi di osservanza coranica si è arrivati a soluzioni favorevoli proprio grazie alla collaborazione delle autorità interessate che, nel rispetto delle proprie leggi, hanno dimostrato di considerare predominante l'interesse del minore al ricongiungimento con la madre straniera.

Da ultimo, in occasione della IV sessione della Grande Commissione Mista italo-tunisina (2-5 ottobre 2001), a seguito della richiesta italiana di concludere un Accordo sulla tutela dei minori, le Autorità tunisine hanno a loro volta proposto la creazione di una Commissione Consultiva Mista per l'esame delle questioni concernenti i minori nati da matrimoni misti.

Tale proposta è stata sottoposta all'esame del competente ministero di grazia e giustizia.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Alfredo Luigi Mantica.

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

in data 31 ottobre 2001 l'Alitalia ha cancellato il volo Roma Fiumicino-Torino Caselle delle ore 7.00;

la motivazione sarebbe stata la chiusura dello scalo di Torino Caselle causata dalla scarsa visibilità;

alle ore 8.00 del medesimo giorno partiva regolarmente da Roma Fiumicino — per atterrare a Torino Caselle alle ore 9.00 — un volo Air One;

il comandante del volo Air One comunicava che alle ore 8.00 la visibilità sulle piste dell'aeroporto di Torino Caselle era di circa 1200 metri e quindi di gran lunga superiore alle prescrizioni dell'ENAV —:

se risponda al vero che alle ore 8.00 la visibilità su Torino Caselle era sufficiente a garantire l'atterraggio dei voli;

in caso affermativo, per conoscere i motivi di tale differente valutazione fra Alitalia e Air One in merito alla fruibilità dell'aeroporto di Torino Caselle;

se tali inspiegabili mancate partenze siano da attribuire ad una volontà dell'Alitalia di tagliare i voli anziché per reali motivi di impossibilità. (4-01239)

RISPOSTA. — *L'Enac riferisce che alle ore 7,00 del 31 ottobre 2001, l'aeroporto di Torino Caselle era chiuso e che la cancellazione del volo AZ 1411 delle ore 7,00 RM-TO dello stesso giorno è avvenuta a causa del previsto peggioramento delle condizioni atmosferiche e nella certezza che sul*

volo successivo, AZ 1413 delle ore 8,55, sarebbe stato possibile riproteggere tutti i passeggeri.

Alle ore 7,50 l'aeroporto di Torino-Caselle è stato riaperto e, pertanto, il volo della società Airone AP6346 delle ore 7,50 è partito regolarmente da Roma-Fiumicino per Torino-Caselle così come è decollato regolarmente il volo delle ore 8,55 della società Alitalia per la stessa destinazione.

Alitalia assicura che non vi è stata motivazione diversa per la cancellazione del volo se non quella sopra esplicitata.

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

LA GRUA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

gli agenti della polizia penitenziaria della Sicilia hanno dichiarato lo stato di agitazione ed hanno dato vita a manifestazioni di protesta con cortei nelle vie di Palermo;

con tali iniziative le organizzazioni sindacali hanno inteso denunciare lo stato di abbandono in cui versa il corpo della polizia penitenziaria;

in particolare vengono rivendicati: il pagamento delle spettanze economiche dello straordinario e delle indennità accessorie non corrisposte da vari mesi; l'applicazione delle norme, dei contratti e degli accordi che, a dire delle organizzazioni sindacali, sono sistematicamente violate; l'adeguamento della dotazione organica a fronte dei molteplici compiti ultimamente assegnati e dell'aumento della popolazione carceraria, divise decorose e rispetto dei tempi delle forniture delle stesse, corretto uso dei regolamenti disciplinari —:

se non ritenga di intervenire presso il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e presso il provveditorato regionale della Sicilia per porre fine alla situazione denunciata dalle organizzazioni sindacali e per accogliere le istanze degli

appartenenti al Corpo della Polizia Penitenziaria, il cui trattamento, sia dal punto di vista economico che giuridico, non appare adeguato all'impegno dagli stessi profuso nell'adempimento dei delicati compiti loro assegnati. (4-01566)

RISPOSTA. — *In relazione alla manifestazione congiunta delle organizzazioni sindacali rappresentative del Comparto sicurezza svoltasi a Palermo in data 1.12.2001, il Servizio relazioni sindacali del Dipartimento dell'amministrazione Penitenziaria ha comunicato di avere in programma di organizzare, a breve, una riunione con i rappresentanti nazionali e regionali delle organizzazioni sindacali di settore della polizia penitenziaria, alla presenza del provveditore regionale di Palermo, al fine di discutere le problematiche dalle stesse rappresentate.*

Per quanto concerne la presunta carenza di personale, si evidenzia che l'organico del Corpo di polizia penitenziaria, in Sicilia, risulta in esubero di circa 100 unità rispetto a quanto stabilito dal decreto ministeriale dell'8 febbraio 2001.

Quanto alle difficoltà riscontrate, alla chiusura del decorso esercizio finanziario (anno 2001), nei pagamenti del compenso per lavoro straordinario e delle indennità accessorie al personale del Corpo di polizia penitenziaria, maturate dalla data del 31 dicembre 2001, si rappresenta che gli stanziamenti assegnati dalla Legge di bilancio, per l'anno 2001, sui capitoli 1720 (straordinario) e 1719 (indennità varie) hanno consentito all'amministrazione penitenziaria di poter disporre finanziamenti, nei confronti degli uffici e servizi periferici, nei limiti della disponibilità di cassa assegnata ai predetti capitoli, fino al mese di ottobre 2001.

L'esaurirsi della disponibilità di cassa prima della chiusura dell'esercizio è da imputare al fatto che non tutti gli impegni, assunti nei mesi di novembre e dicembre di ciascun anno finanziario di competenza (nel caso di specie, l'anno 2000), riescono ad essere soddisfatti entro la chiusura dell'esercizio finanziario di competenza. Di conseguenza, vengono a formarsi residui

passivi, i cui pagamenti si effettuano mediante l'utilizzo degli stanziamenti di cassa dell'esercizio finanziario successivo.

Nel corso dell'anno finanziario, apposita legge di assestamento del bilancio, la cui approvazione di regola avviene entro il mese di ottobre, provvede al ripristino del finanziamento di cassa, in ragione dell'importo corrispondente ai residui pagati.

Nella fattispecie, per quanto attiene al capitolo 1720 (straordinario), si evidenzia che l'amministrazione penitenziaria, per mancanza di cassa, a completamento del budget ripartito per l'anno 2001, ha potuto procedere all'assegnazione soltanto del 55 per cento dell'importo previsto — per far fronte alle esigenze relative ai mesi di novembre e dicembre 2001 — facendo riserva dell'invio dell'importo residuale non appena l'assestamento di bilancio avesse sanato il deficit di cassa esistente sul predetto capitolo.

Atteso che la legge di assestamento del bilancio risulta essere stata approvata in data 27 novembre 2001 e che l'ultimo giorno utile, entro il quale i titoli di spesa dovevano pervenire agli uffici centrali del bilancio ed alle ragionerie provinciali dello Stato, era il 20 novembre 2001, il citato dipartimento ha provveduto ad impegnare la residua disponibilità, in termini di competenza, esistente sul capitolo 1720 e in data 4 gennaio 2002 ha proceduto all'assegnazione dei finanziamenti ripartiti in conto residui 2001.

Si fa, altresì, presente che, in considerazione di una maggiore disponibilità assegnata, per il corrente anno, al pertinente capitolo di bilancio dal ministero dell'economia e delle finanze con il decreto 31 dicembre 2001 recante « Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 », l'amministrazione penitenziaria sta predisponendo gli atti necessari a consentire il pagamento di tutte le ore di lavoro straordinario espletate, dal personale di polizia penitenziaria, alla data del 31 dicembre 2001.

Per quanto riguarda il capitolo 1719 (indennità accessorie), si rappresenta che lo stesso dipartimento, in data 19 giugno 2001,

ha richiesto al competente ministero la variazione in aumento del capitolo in questione per l'importo corrispondente agli incrementi contrattuali, previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 febbraio 2001, n. 140.

Il finanziamento richiesto è stato concesso con la legge di assestamento del bilancio 2001 e, per i motivi sopra evidenziati, non è stato possibile procedere all'assegnazione agli uffici e servizi periferici.

Ciò posto, tenuto conto che gli incrementi contrattuali previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 9 febbraio 2001, n. 140, decorrono dal 1° gennaio 2001, i finanziamenti assegnati in bilancio al capitolo 1719, per l'anno 2001, dal ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica con il decreto ministeriale 29 dicembre 2000, sono risultati, di fatto, insufficienti per assicurare i pagamenti a tutto il 31 dicembre 2001.

Alla luce di quanto sopra esposto, anche per il pagamento delle indennità accessorie è in corso la procedura di assegnazione, in conto residui 2001, dei finanziamenti necessari al pagamento delle suddette indennità rimaste insolute al 31 dicembre 2001.

Il Ministro della giustizia: Roberto Castelli.

LION. — Al Ministro della salute. — Per sapere — premesso che:

in numerose città italiane è stato previsto per i prossimi giorni il blocco totale del traffico a causa dell'elevato tasso di inquinamento atmosferico;

in molte altre città che soffrono dell'identico problema non è stata presa alcuna misura a riguardo;

un problema preoccupante come quello dell'inquinamento delle città provoca gravi danni non solo all'ambiente ma soprattutto alla salute dei cittadini;

l'adozione di misure appropriate per la risoluzione di un tale problema non può essere affidato ad una scelta discrezionale di un'ente locale —:

se non sia il caso di intervenire immediatamente al fine di adottare le opportune disposizioni su tutto il territorio nazionale fin quando lo stato d'allerta sarà cessato e la salute di tutti i cittadini sarà pienamente assicurata. (4-01780)

RISPOSTA. — In merito al problema sollevato dall'interrogante, concernente il blocco totale del traffico a causa dell'elevato tasso di inquinamento atmosferico in numerose città italiane, si riferisce che la regolamentazione della circolazione, ad oggi, è di competenza dei sindaci, ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 285/92, « nuovo codice della strada », disposizione non toccata dal recente decreto legislativo di modifica del decreto legislativo 285.

Con la conclusione dell'iter per il recepimento delle direttive 99/30 e 2000/69, avvenuto lo scorso 31 gennaio, è stato confermato il principio, già definito con il D.Lgs. 351/99, attuativo della Direttiva CE 92/61 sulla qualità dell'aria, che trasferisce alle Regioni la competenza diretta per la definizione e l'attuazione dei piani di intervento per la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed il mantenimento della qualità dell'aria ambiente.

Agli organi, centrali dello Stato, ed in particolare al ministero dell'ambiente e la tutela del territorio, restano confermate le competenze in materia di indirizzo generale.

Sulla base di tali competenze il ministero ha predisposto uno schema di decreto che contiene le linee guida per la definizione dei piani di azione e dei programmi di intervento che dovranno essere predisposti dalle regioni ed attuati dai comuni.

Attraverso questi piani e programmi verrà data concreta attuazione alle decisioni della CE in materia di inquinamento atmosferico, in particolare all'obbligo di ridurre le emissioni di articolato PM10 e di benzene.

Come è noto, i nuovi limiti, 40 microgrammi per metro cubo per il PM10, da raggiungere entro il 2005, e 5 microgrammi per metro cubo per il benzene, da raggiungere entro il 2010, sono particolarmente severi e rappresentano una riduzione pari

ad oltre il 50 per cento dei valori medi oggi riscontrati nelle maggiori aree urbane.

Sempre nell'ambito delle iniziative per il recepimento delle direttive di cui sopra e nel rispetto delle competenze proprie, il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha predisposto un secondo schema di decreto con cui vengono definite le caratteristiche degli strumenti di misura e vengono certificate le reti di monitoraggio esistenti o da installare, in modo da garantire uniformità ed attendibilità dei dati rilevati.

Entrambi i decreti sono, in questi giorni, oggetto di esame congiunto alla Conferenza Stato Regioni ed alla Conferenza Stato e Autonomie Locali.

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

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

il progetto « rete snella » di Ferrovie dello Stato indicherebbe la scelta di chiudere il parco ferroviario del Roja, a Ventimiglia;

perdura una considerevole importanza di tale infrastruttura nel quadro di migliori connessioni ferroviarie tra Italia e Francia sulla linea costiera, in fase di raddoppio;

esiste l'esigenza, in particolare per quella relazione internazionale, di spostare quote rilevanti di traffico merci verso la modalità ferroviaria;

sono state effettuati negli anni, da parte di Ferrovie dello Stato, consistenti investimenti di denaro pubblico, per l'organizzazione del parco suddetto —:

come intenda muoversi il Governo affinché non si dia luogo a tale scelta, negativa anche per l'occupazione, anzi si rafforzi il corridoio ferroviario costiero attraverso il completamento del raddoppio;

se affermi una politica capace di privilegiare il trasporto su ferrovia nelle grandi direttrici internazionali. (4-00268)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, nella quale, oltre al problema della chiusura del parco ferroviario del Roja a Ventimiglia, si pongono le questioni del rafforzamento del corridoio ferroviario costiero, attraverso il completamento del raddoppio della linea, e gli intendimenti del Governo per una politica capace di privilegiare il trasporto su ferrovia nelle grandi direttrici internazionali, si fa presente quanto segue.*

Per quanto attiene al rafforzamento del corridoio ferroviario costiero, in via preliminare si osserva che nel contesto del Sistema ferroviario nazionale il ruolo della Liguria va considerato come di assoluto rilievo, per la strategicità della posizione geografica che le conferisce importanti funzioni di interfaccia con il traffico marittimo nel bacino del Mediterraneo e con la rete ferroviaria francese, che assicura — insieme agli altri valichi alpini — la continuità in territorio nazionale delle reti TEN e dei corridoi paneuropei. La funzione di interfaccia con la Francia ha assunto, peraltro, particolare rilievo negli ultimi anni in seguito alla chiusura del traforo del Monte Bianco ed alla situazione di grave saturazione delle linee transitanti attraverso il traforo del Frejus.

Le principati criticità attualmente riscontrabili nel sistema ferroviario ligure si concentrano, oltre che sul nodo di Genova e sul terzo valico « dei Giovi », sulla linea Genova-Ventimiglia.

La linea Genova-Ventimiglia.

Elemento infrastrutturale portante per la suddetta funzione di interfaccia con la rete ferroviaria francese, la linea Genova-Ventimiglia costituisce anche la dorsale ferroviaria della riviera di ponente.

L'orientamento progettuale originario dell'intera linea prevedeva già uno sviluppo a doppio binario; tale soluzione fu successivamente abbandonata per problematiche inerenti la tortuosità, la pendenza e la

eccessiva vicinanza alla fascia costiera, che richiedevano complesse soluzioni costruttive, rimandando la soluzione delle problematiche del raddoppio in tempi successivi.

Quanto alla configurazione attuale, la linea si estende per complessivi 132 km.

Con l'entrata in esercizio della tratta Ospedaletti-S. Lorenzo (23,9 km) la parte di linea a doppio binario ha una estensione complessiva di 91 km ed è composta dalle tratte Genova Voltri-Finale Ligure, Loano-Albenga e S. Lorenzo-Ventimiglia.

Restano ancora a semplice binario 43 km di linea (circa il 30%), relativi al tratto compreso tra S. Lorenzo-Albenga e Loano-Finale.

Per quanto riguarda la tratta Ospedaletti-San Lorenzo al Mare, il tracciato del raddoppio, con spostamento a monte della linea, si estende per una lunghezza di circa 24 km, di cui 22 in galleria.

La nuova tratta verrà provvisoriamente collegata alla linea attuale attraverso un tratto a semplice binario a monte della stazione di S. Lorenzo al Mare, in attesa del raddoppio della tratta successiva S. Lorenzo al Mare-Andora.

I tempi di attivazione della linea, già completata da tempo, sono stati condizionati dalla necessità di adeguare la nuova stazione di S. Remo, totalmente in galleria, alla vigente normativa di sicurezza.

La realizzazione delle opere ha comportato l'utilizzo di risorse per complessivi L. 592 Mld circa. Le opere sono state finanziate dal 1° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e da precedenti strumenti contrattuali.

Con l'entrata in esercizio della tratta in variante è prevista la dismissione delle attuali stazioni di S. Remo, Arma di Taggia e S. Stefano R.L., l'attivazione di stazioni di nuova costruzione in corrispondenza di S. Remo e Arma di Taggia, nonché l'eliminazione di 16 passaggi a livello.

Più precisamente, gli impianti di stazione che sono stati realizzati in sostituzione di quelli già esistenti prima del raddoppio sono:

stazione di Arma di Taggia, quale polo di interscambio che integra le funzioni di S. Stefano e S. Lorenzo al Mare;

fermata di S. Remo, costituita da un edificio di servizi per i viaggiatori con ampi spazi commerciali, interconnesso a un parcheggio interrato. Questo fabbricato è collegato tramite percorso meccanizzato alla fermata sotterranea.

L'entrata in esercizio della tratta comporterà il conseguimento dei seguenti vantaggi:

incremento fino a 200 km/h della velocità di progetto della linea, corrispondente ad un incremento percentuale pari a circa il 100 per cento, considerato che la velocità di progetto della linea a binario unico era compresa in un range 85 ÷ 105 Km/h;

riduzione della pendenza massima al 3 per mille;

riduzione media dei tempi di percorrenza pari a circa 10 minuti;

maggior regolarità e sicurezza della circolazione dei treni, grazie all'eliminazione dei passaggi a livello;

maggior protezione della linea dagli eventi meteo-idrologici e minor impatto ambientale sulla fascia costiera interessata;

riduzione degli oneri di esercizio e manutenzione, a seguito sia dell'ottimizzazione del numero delle stazioni e delle fermate, sia dell'eliminazione delle spese per opere di contenimento delle terre e di difesa dal mare.

Per la tratta San Lorenzo al Mare-Andora, il raddoppio è ancora in fase di progettazione, ma è stata acquisita la pronuncia di compatibilità ambientale ed è stato recepito nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria.

Entro maggio prossimo è prevista l'apertura della Conferenza di Servizi per la definitiva approvazione urbanistica degli interventi ed entro la fine del 2002 è previsto l'avvio della realizzazione delle opere.

Il raddoppio della tratta San Lorenzo al Mare-Andora, che avrà una lunghezza di 18,6 km (con un leggero allungamento

rispetto all'attuale configurazione a semplice binario), si collegherà all'interno della galleria Terrabianca con la tratta Ospedaletti-San Lorenzo al Mare; in corrispondenza della nuova stazione di Andora, adiacente all'attuale linea, sarà possibile allacciare la tratta raddoppiata alla linea esistente, in attesa del raddoppio della tratta successiva Andora-Finale Ligure.

L'attivazione della tratta è prevista entro la fine del 1° semestre del 2007.

Il costo delle opere risulta ammontare a complessivi L. 760 miliardi allo stato completamente finanziato (dal 1° addendum al contratto di programma 1994-2000 per lire 668 miliardi e dal contratto di programma 2001-2005, con le risorse della legge finanziaria 2001, per lire 92 miliardi).

Con l'attivazione della tratta in variante è prevista la dismissione degli impianti di stazione di S. Lorenzo al Mare, Imperia p.m., Diano Marina, Cervo S. Bartolomeo, Andora, e l'apertura di nuove stazioni a Imperia, Diano (San Pietro) e Andora.

In particolare, la configurazione della nuova stazione di Imperia comporterà la realizzazione di banchine posizionate su un viadotto a due livelli, ferroviario e stradale. La progettazione di tale stazione è stata anche oggetto di un concorso per idee e l'attuale soluzione è stata concordata con il comune di Imperia.

Con riferimento alla tratta Andora-Finale Ligure Marina, il raddoppio, che avrà una lunghezza di 31,6 km (con un leggero allungamento rispetto all'attuale configurazione a semplice binario), si collegherà con il raddoppio della tratta precedente (S. Lorenzo al Mare-Andora) in corrispondenza della nuova stazione di Andora, e si conetterà nell'impianto di Finale Ligure con l'attuale tratto già a doppio binario.

Il progetto ha acquisito la pronuncia di compatibilità ambientale ed è stato recepito nel piano territoriale di coordinamento paesaggistico della regione Liguria.

L'apertura della Conferenza di servizi per la definitiva approvazione urbanistica degli interventi, è prevista entro maggio 2002. La conclusione della progettazione esecutiva è programmata entro i primi mesi

del 2004, mentre l'attivazione è prevista entro il primo semestre del 2010.

Il costo delle opere è stimato in lire 1233 miliardi. Per la realizzazione del raddoppio, il 1° addendum al contratto di programma 1994-2000 ha finanziato lire 33 miliardi per la progettazione e nell'ambito del nuovo contratto di programma 2001-2005 sono previsti gli ulteriori lire 1.200 miliardi di cui 108 già finanziati a valere sulle risorse previste dalla legge finanziaria 2001.

Con l'attivazione della tratta in variante è prevista la dismissione delle stazioni Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S. Spirito, Loano, Pietra Ligure, Borgio Verezzi e l'apertura di nuove stazioni ad Alassio, Albenga, Borghetto S. Spirito, Pietra Ligure.

Le nuove stazioni e fermate sono in fase di progettazione. Fra queste si segnalano quelle che sono caratterizzate da maggior complessità tecnico-costruttiva:

fermata di Pietra Ligure (impianto sopraelevato su viadotto);

fermata di Alassio (sotterranea).

Il progetto di raddoppio di questa tratta e della tratta S. Lorenzo-Andora, prevede l'eliminazione di 23 passaggi a livello.

Per il completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia (relativamente a costi, risorse disponibili e risorse da reperire), si osserva quanto segue.

Con riferimento alle due tratte S. Lorenzo al Mare-Andora e Andora-Finale Ligure, che rimangono le uniche tratte della Genova-Ventimiglia il cui raddoppio è ancora da effettuare, si riporta nel seguito il prospetto riepilogativo dei costi, delle risorse disponibili e delle risorse da reperire.

I tempi ad oggi stimati per la progettazione e la realizzazione delle opere necessarie al completamento del raddoppio della linea (2010) sembrano essere eccessivamente lunghi.

La forte attenzione che il Governo pone allo sviluppo infrastrutturale del paese potrà risultare senz'altro determinante ai fini sia del reperimento delle risorse necessarie sia dell'accelerazione della spesa, con conseguente riduzione della tempistica di realizzazione delle opere.

		Finanziamenti resi disponibili al gestore dell'infrastruttura		Finanziamenti da reperire
		901 Mld		1092 Mld
Tratta	Costo a vita intera	di cui già ripartiti	di cui da ripartire	
S. Lorenzo al Mare-Andora	760 Mld	25 Mld	843 Mld	
Andora-Finale Ligure	1.233 Mld	33 Mld		

Il Nodo di Genova.

Gli investimenti in atto e programmati sul nodo di Genova sono mirati al decongestionamento delle tratte che, soprattutto nei periodi di punta, presentano un alto grado di saturazione.

Al fine di dare soluzione a tale criticità, si è già dato avvio ad una prima fase di potenziamenti.

Il primo scenario d'intervento è caratterizzato dai seguenti lavori, già finanziati a carico del contratto di programma 1994-2000 ed attualmente in corso di progettazione e/o di esecuzione.

1. Collegamento Voltri-Borzoli (cosiddetta « bretella di Voltri ») ed adeguamento a sagoma delle gallerie dell'itinerario Genova-Ovada-Alessandria-Novara.

L'intervento consiste nel collegamento del nuovo porto di Voltri con la linea Genova-Ovada, in corrispondenza della stazione di Borzoli e nell'adeguamento dell'itinerario Genova-Ovada-Alessandria-Novara alle esigenze del trasporto intermodale.

Questi interventi, unitamente ai lavori in corso sulla linea Novara-Domodossola-Iselle, delineano un unico quadro di interventi armonizzati con quelli realizzati dalle Ferrovie Svizzere (FFS e BLS), in attuazione dell'Accordo Trilaterale Italia-Svizzera-Germania del 1991. In tal modo sarà possibile disporre di un corridoio intermodale tra Genova, la Svizzera e l'Europa Centrale, tale da soddisfare, a breve termine, la

domanda di trasporto merci proveniente dal sistema portuale genovese, in attesa dei successivi interventi infrastrutturali più rilevanti.

Limitatamente al collegamento Voltri-Borzoli, questo è stato attivato in data 28.10.1999 e la realizzazione delle opere complementari necessarie alla messa in sicurezza delle gallerie, secondo i nuovi recenti standard concordati con il ministero dell'interno, è stata portata a compimento nel marzo 2001.

Il costo complessivo dell'intervento ammonta a circa lire 383 miliardi.

2. Potenziamento degli impianti tecnologici connessi alla realizzazione delle « marce parallele » sulle linee dei Giovi e ad interventi sul sistema di comando/controllo del nodo e della linea Genova-La Spezia.

Tale intervento permetterà una più equilibrata ripartizione dei flussi di traffico tra Genova e Arquata Scrivia, attualmente collegate da due linee a doppio binario.

L'intervento, unitamente alla realizzazione di un sistema centralizzato per la gestione del traffico sulle linee del nodo, consentirà incrementi di potenzialità dell'ordine del 25 per cento sulle linee di valico ed un miglioramento della regolarità dell'esercizio.

L'ultimazione dei lavori è prevista entro il primo semestre 2003 ed il costo complessivo dell'intervento ammonta a circa lire 237 miliardi.

3. Sistemazione infrastrutturale del Nodo di Genova.

Il protocollo d'intesa del 22 ottobre 1999, che definisce le linee guida, le priorità e gli indirizzi condivisi di progettazione del riassetto complessivo del Nodo di Genova, sottoscritto dalla regione Liguria, dal comune di Genova e dalle Ferrovie dello Stato, comprende i seguenti interventi principali:

realizzazione del raccordo fra la bretella di Voltri e la Stazione di Genova Principe ed il riassetto degli impianti ferroviari tra Voltri e Pegli;

riassetto degli impianti della tratta Sestri Ponente-Aeroporto;

specializzazione a servizio metropolitano della linea dei Giovi;

riassetto e potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba;

integrazione con la linea metropolitana genovese;

quadruplicamento della linea tra Terralba e Nervi;

adeguamento e potenziamento degli impianti per i servizi metropolitani.

Attualmente è finanziata la sola progettazione, nell'ambito di lire 15 miliardi stanziati dalla legge n. 30 del 1998.

L'intervento è stato suddiviso nei seguenti tre sottoprogetti:

Sottoprogetto 1 — completamento del quadruplicamento fra le stazioni di Genova Voltri e la stazione di Genova Sampierdarena;

Sottoprogetto 2 — specializzazione della parte sud della linea dei Giovi al traffico locale ed eliminazione delle interferenze tra le linee in ambito stazione di Sanpierdarena;

Sottoprogetto 3 — completamento del servizio metropolitano fra Genova Principe fino alla nuova fermata di Genova Terralba e quadruplicamento della linea Genova-La Spezia fra Genova Brignole e Genova Nervi.

Per gli interventi previsti sono stati recentemente affidati l'effettuazione degli studi di fattibilità e la progettazione preliminare.

La necessità finanziaria per passare alla eventuale fase realizzativa è ad oggi stimata in lire 1.040 miliardi e comunque potrà essere quantificata meglio alla conclusione della fase progettuale e della procedura per l'ottenimento dei benestare urbanistici.

Una prima fase degli interventi è prevista — ma non finanziata — nel C.d.P. 2001-2005, per un importo di lire 700 miliardi.

Il Terzo Valico dei Giovi: collegamenti ferroviari tra Genova e la pianura padana: infrastrutture e traffici esistenti.

Genova è collegata ad Arquata Scrivia e, da questa, all'entroterra padano tramite le due linee dei Giovi, ambedue a doppio binario:

quella più antica, via Busalla, tortuosa e fortemente acclive (fino a punte del 35 per mille);

la « succursale », via Mignanego, meno acclive (con pendenza massima del 16 per mille) e di media velocità di tracciato.

A tali assi si aggiunge quello, a semplice binario, via Ovada-Alessandria, collegato direttamente al porto di Voltri e alla linea del Ponente mediante la bretella Voltri-Borzoli, recentemente potenziato come tratto terminale del corridoio per il trasporto dei containers high cube Basilea-Sempione-Novara-Genova.

Punti critici e priorità

Tutti i tratti di linee interni al nodo sono già al limite della saturazione poiché interessati da un notevole traffico di caratteristiche metropolitane, con forte tendenza ad un ulteriore sviluppo (ove lo consentissero le infrastrutture ferroviarie, che attraversano zone ad elevata densità abitativa).

Per quanto riguarda la linea succursale, questa è ormai prossima alla saturazione,

mentre le altre linee mantengono ancora una discreta riserva di capacità.

Occorre potenziare prima di tutto la rete del nodo, mediante:

la realizzazione di una trasversale interna tra il levante e il ponente, collegando la bretella di Voltri a Sampierdarena (in modo da inoltrarvi i traffici merci est/ovest a lungo percorso ed i traffici passeggeri) e specializzando la linea costiera per i traffici metropolitani. Per tale insieme di interventi si stimano costi di realizzazione pari a circa 500 miliardi di lire. Sarebbe inoltre necessario realizzare una successiva estensione del quadruplicamento da Brignole a Nervil/Pieve Ligure, con costi di realizzazione stimabili in ulteriori 500 miliardi di lire;

l'attuazione delle « marce parallele sulle linee dei Giovi », consentite da investimenti in corso di completamento che garantiscono l'ottimizzazione della circolazione, prevedendo l'instradamento dei treni dispari sulla linea di Busalla (utilizzata quindi in discesa con superamento delle problematiche di pendenza del 35 per mille) e dei treni pari sulla linea « Succursale ».

Con tale assetto, ed utilizzando il corridoio di Ovada, è possibile disporre di una riserva per lo sviluppo dei traffici merci da e verso la pianura padana di circa 90 treni/giorno, utile per far fronte agli sviluppi a breve-medio termine dei traffici.

Per il lungo termine, qualora vengano confermate le previsioni di forte sviluppo del traffico merci dei bacini portuali genovesi (– 400 per cento per il 2020), occorre pensare ad un nuovo asse di collegamento dei Giovi, il 3° valico appunto, con vocazione prevalentemente merci.

Stato di sviluppo attività

Il programma di Governo include il collegamento Milano-Genova tra le criticità infrastrutturali della rete ferroviaria nazionale, prevedendo la realizzazione di apposita linea AV/AC.

Tratta funzionale e prioritaria di tale linea è proprio quella del « terzo valico dei Giovi » per la quale, nel gennaio 2000, è

stata attivata la procedura di valutazione dell'impatto ambientale. Nell'ambito di tale procedura: le Regioni Liguria e Piemonte hanno espresso parere favorevole, con prescrizioni, e il Ministero dell'ambiente ha richiesto integrazioni progettuali.

In data 27 dicembre 2000 è stata aperta la fase istruttoria della Conferenza di Servizi.

Dal punto di vista tecnico, il tracciato si sviluppa tutto in galleria (tranne brevi tratti di approccio alle infrastrutture esistenti) ed è interconnesso – lato sud – alla bretella di Voltri Borzoli ed ai bivi Fegino e Campasso verso Genova e – lato nord – ad Arquata Scrivia e a Novi Ligure.

Il progetto prevede due diverse fasi realizzative, secondo quanto richiesto dal ministero dell'ambiente:

prima fase, da Genova ad Arquata: 21 km di valico, con due gallerie affiancate a semplice binario (ad esclusione del « camerone » di Borzoli) e ulteriori 23 km di gallerie a semplice binario, per le interconnessioni pari/dispari sul nodo di Genova (bivio Fegino) ed in corrispondenza di Arquata, con 3 km circa di doppio binario in superficie;

seconda fase, fino a Novi Ligure, con ulteriori 14 km di valico con due gallerie affiancate a semplice binario e 3 km di gallerie a semplice binario per le interconnessioni con Novi Ligure, più ulteriori 5 km circa di doppio binario in superficie.

Gli standard di progetto sono, in parte, quelli usati per le penetrazioni urbane delle linee AV/AC (velocità di tracciato di 250 km/h e di 160 km/h per le interconnessioni, elettrificazione a 3kV cc ma con predisposizione delle infrastrutture per 25kV c.a.) mentre la pendenza è limitata al di sotto del 10 per mille nella galleria di valico.

L'attività svolta con le amministrazioni regionali e con gli Enti Locali sin dall'apertura della C.d.S istruttoria, è stata discussa e pressoché definita con la Regione Liguria (periodo gennaio/febbraio 2001), mentre risulta meno definita con la Regione Piemonte che, negli ultimi incontri ha richiesto formalmente:

l'eliminazione dell'interconnessione di Arquata;

l'inserimento nella zona di Novi Ligure con soluzione che consenta itinerari merci esterni all'abitato, con relativo collegamento alle linee per Alessandria e per Tortona e completamento del raddoppio della Novi-Tortona;

il conseguente potenziamento delle linee di Tortona-Voghera e Novi Ligure-Alessandria (quadruplicamento delle linee).

F.S. S.p.A. ha elaborato le linee di inquadramento del 3° valico nel contesto dell'evoluzione, sia dei traffici sia infrastrutturale, della rete ferroviaria piemontese e ciò sarà oggetto di confronto nelle prossime riunioni.

Costi e tempi

La soluzione presentata in Conferenza di Servizi istruttoria richiede un finanziamento — stimato sulla base dello stato di attuale definizione del progetto — pari a circa lire 4.900 miliardi (in prima fase circa 3.300 miliardi di lire).

I tempi tecnici di realizzazione delle opere sono valutabili in circa 5-6 anni dalla data di affidamento.

Il contratto di programma 2001-2005 impegna F.S. S.p.A. a completare la progettazione del terzo valico ferroviario tra Milano e Genova e ad elaborare il conseguente dossier di valutazione economica del progetto, nonché a dare priorità alla realizzazione almeno di una prima fase funzionale del progetto stesso nell'arco di validità del contratto.

Da quanto sopra esposto risulta evidente l'impostazione di una politica di trasporto ferroviario tesa a dare rilievo alle grandi direttrici internazionali, al fine di promuovere un modello di interconnessione ed interoperabilità delle reti ferroviarie e stradali con i porti.

Il sistema delle reti di trasporto transeuropee si pone infatti nella duplice proiezione verso l'Est europeo e verso il Mediterraneo, come elemento di saldatura dei corridoi intermodali delle reti transeuropee

Ten con i nuovi corridoi marittimi e terrestri dell'Africa settentrionale.

Relativamente al trasporto merci, al fine di rendere concorrenziale il trasporto ferroviario nei confronti dell'autotrasporto stradale sono stati previsti i progetti di «freeways», vale a dire corridoi per le merci ferroviarie ad elevata velocità e capacità di traffico il cui obiettivo finale è quello di garantire a tutti gli operatori autorizzati (le imprese di trasporto) libero accesso all'infrastruttura delle reti. Al riguardo, relativamente ai corridoi Nord-Sud è stato individuato il seguente progetto di «freeway»: Gioia Tauro-Genova-Domodossola-Chiasso (Milano)-Basilea-Ruhr-Rotterdam.

Inoltre, tenuto conto della rinnovata centralità del Mediterraneo e del sistema portuale italiano che, per la sua posizione geografica potrà svolgere un ruolo di cerniera sia con i Sistemi portuali dei Paesi comunitari e del Nord Africa (feeder), sia come piattaforma logistica legata al trasporto intermodale ed integrato con le reti ferroviarie (freeways) e con le reti autostradali, va altresì richiamata la politica tesa ad integrare i porti nelle reti transeuropee.

Relativamente al Parco Roja di Ventimiglia, si rileva che lo stesso non è utilizzato come scalo di smistamento, ma come zona dove i treni che giungono dalla Francia sono sottoposti ad una rimodulazione della loro composizione prima di essere inoltrati per le varie destinazioni.

Infatti, in base alle potenzialità della linea tra Genova e Ventimiglia, i treni che vi possono circolare devono avere una composizione lunga al massimo 380 metri ed avere una massa complessiva (tara del materiale rotabile più massa della merce) massima di 1600 tonnellate.

Per questo motivo i treni che arrivano dalla Francia, ove invece possono circolare treni con una lunghezza massima di 750 metri e massa massima di 2700 tonnellate, devono essere spezzati e ricomposti come sopra spiegato per poter essere immessi sul tratto italiano.

In senso contrario, poiché le Ferrovie francesi non accettano treni scarsamente

utilizzati, i treni provenienti dall'Italia devono essere ricongiunti e portati alla lunghezza di 750 metri e massa di 2700 tonnellate prima dell'inoltro verso la Francia.

Ad ultimazione del raddoppio Finale Ligure-Ventimiglia, i treni merci potranno circolare tra Savona e Marsiglia senza dover subire alcuna operazione intermedia e quindi non avverranno più le operazioni di composizione e di scomposizione sopra descritte.

Le altre operazioni per le quali il parco, costruito intorno agli anni '60, era stato concepito (dogana, riordino, accudienza bestiame) non sono mai state effettuate non soltanto per l'eliminazione delle frontiere, ma anche per la cessazione del traffico di bestiame e del traffico locale e per il notevole aumento dei treni completi provenienti dalla Francia.

Comunque, nei progetti in corso di sviluppo da parte di RFI SpA, responsabile della gestione, manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura, non è assolutamente prevista la chiusura dell'impianto del parco in questione, ma, nel quadro del piano di efficientamento della rete ferroviaria italiana, sono stati analizzati e previsti interventi di razionalizzazione operativa orientati a definire la dotazione infrastrutturale necessaria a garantire elevati livelli di qualità e di sicurezza del servizio, tenendo conto delle caratteristiche delle linee, degli impianti, delle tipologie e dei volumi di traffico esistenti e previsti.

In tale contesto, RFI SpA ha proceduto come per tutti gli impianti, ad una valutazione della situazione operativa di Ventimiglia Parco Roja, giungendo a definire e garantire la piena e completa movimentazione e potenzialità del trasporto correlata alla richiesta delle imprese ferroviarie.

Per i binari che dall'analisi svolta sono risultati eccedenti, RFI SpA procederà ad attuare interventi tecnici di messa fuori servizio con modalità tali da renderne possibile in ogni momento la riattivazione a fronte di esigenze di traffico.

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

NESI. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere:

se il Governo era stato preventivamente informato della decisione della società Promoter di annullare la 69° edizione del Salone Internazionale dell'Automobile, in programma a Torino dal 29 aprile al 5 maggio 2002;

in caso positivo, se il Governo nazionale ha preso qualche iniziativa per tentare di evitare una decisione che: crea un danno gravissimo all'immagine del nostro Paese, nel mondo industriale; costituisce un nuovo elemento di incertezza sul futuro dell'industria automobilistica italiana; colpisce la città di Torino, già duramente provata dalla crisi della più importante impresa che opera nel suo territorio.

(4-02207)

RISPOSTA. — *Si fa presente, in via preliminare, che il Salone dell'Auto, in programma a Torino dal 22 aprile al 5 maggio 2002, è una manifestazione fieristica biennale a carattere internazionale inserita nel calendario ufficiale delle fiere nazionali e internazionali dell'anno 2002, approvato con decreto ministeriale del 30 novembre 2001.*

Al riguardo, si precisa che l'inserimento della predetta manifestazione fieristica nel citato calendario è avvenuta con decreto dirigenziale n. 146 del 7 giugno 2001, previo riconoscimento della qualifica di internazionale, ai sensi del decreto ministeriale 9 maggio 2001, e previa autorizzazione della regione Piemonte.

Si precisa, inoltre, che le manifestazioni programmate possono essere annullate ad iniziativa degli organizzatori e secondo valutazioni di esclusiva discrezionalità degli stessi.

Ciò premesso, sotto il profilo di natura commerciale non si può non dare atto che la manifestazione in programma e non più realizzata, sarebbe venuta a cadere, in Italia, fra più eventi fieristici: il Motorshow di Bologna (annuale), tenutosi recentemente, e Torino (biennale) che si sarebbe dovuto realizzare fra il 22 aprile ed il 5 maggio, che sarebbe stato a ridosso, di un altro non

meno rilevante appuntamento in programma a Ginevra dal 7 al 17 marzo. Certo l'annullamento della rassegna pone molti interrogativi e merita per il futuro una maggiore attenzione anche a questi aspetti più propriamente legati alla commercializzazione e che di per se producono un forte ritorno per le economie locali dove queste manifestazioni vengono realizzate. Diversa è invece l'attenzione che il Governo ha posto già da tempo sugli aspetti più pertinenti delle politiche industriali che non solo in Italia, ma a livello mondiale, si stanno promovendo per garantire in un mercato aperto e globale uno sviluppo compatibile con gli eco sistemi ambientali.

È noto che i parametri di Kyoto non possono più essere disattesi e per questo il mondo dell'industria automobilistica, e la Fiat in particolare, hanno da tempo intensificato la ricerca di tecnologie alternative per la propulsione dell'auto con livelli sempre più bassi di inquinamento ambientale.

Il Governo ha avviato, fra i vari programmi, quello relativo al monitoraggio dei comparti dell'industria meccanica, necessario per valutare con le Associazioni di categoria e con le imprese di settore l'identificazione dei fattori chiave dello sviluppo produttivo in rapporto alla situazione internazionale e italiana in particolare, necessari ad individuare le priorità e le sintesi della politica industriale.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Valducci.

NUVOLI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premezzo che:

pressoché sistematicamente i passeggeri che utilizzano l'aereo da Fiumicino a Fertilia e viceversa patiscono i disagi legati a uscite d'imbarco e di sbarco decentrate rispetto al centro dell'Air terminal romano e che, inoltre, implicano l'utilizzo dell'autobus per poter raggiungere la pista di decollo in partenza o l'aerostazione in arrivo;

il trattamento cui Alitalia sottopone i passeggeri in questione (la stragrande maggioranza dei quali provenienti ovviamente dal nord ovest della Sardegna e da Sassari in particolare) è assolutamente intollerabile e vergognoso in quanto ai disagi dell'insularità si aggiungono quelli legati alle notevoli distanze a piedi e in autobus che si è costretti a percorrere per usufruire dell'aereo;

il tutto appare come una politica razzistica che Alitalia mette in atto ai danni dei cittadini del nord ovest della Sardegna —:

se il Ministro non intenda come allo scrivente appare indispensabile, nell'ambito dei suoi poteri, di dover intervenire presso i vertici aziendali dell'Alitalia e la direzione aeroportuale di Fiumicino affinché si ponga fine alle gravissime discriminazioni di cui in premessa riguardanti i sardi del nord ovest della Sardegna e tutti i passeggeri che da Fiumicino debbono raggiungere Fertilia e viceversa imponendo l'uso delle passerelle/attracco con gli aerei. (4-01436)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'Enac riferisce che occorre innanzitutto chiarire che l'aeroporto di Fiumicino è una struttura molto vasta, articolata e complessa, di respiro internazionale, alla quale certamente non possono applicarsi gli stessi parametri di un aeroporto di più modeste dimensioni, e che le modalità di effettuazione del servizio di bus navetta per raggiungere la pista di decollo in partenza o l'aerostazione in arrivo, così come l'utilizzo delle passerelle di attracco con i singoli aerei, fermo restando la necessità di assicurare il buon andamento generale del servizio, rientrano nelle strategie operative che il vettore può compiere, a termine della vigente normativa, in condizioni di assoluta autonomia.

Per ciò che concerne i disagi dei passeggeri che utilizzano l'aereo dall'aeroporto di Roma-Fiumicino all'aeroporto di Alghero-Fertilia e viceversa è necessario rappresentare che la localizzazione delle uscite di imbarco e sbarco dei passeggeri, così come

del resto l'utilizzo delle passerelle di at-tracco nonché la lamentata distanza esi-stente tra le uscite di imbarco e di sbarco, rispondono a logiche organizzative del vet-tore determinate da contingenti esigenze di traffico aereo e da elementi obiettivi (come la vastità della struttura aeroportuale) e certamente non ispirati da intendimenti discriminatori nei confronti di una parte soltanto di passeggeri.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i tra-sporti: Nino Sospiri.

PATRIA, CROSETTO, GALVAGNO e VIALE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'econo-mia e delle finanze, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

il sindaco di Asti in data 21 agosto 2001 ha indirizzato una lettera al Presi-dente della Repubblica, al Presidente del Consiglio, al Ministro dell'economia e fi-nanze, al Ministro delle attività produttive, al Presidente della regione Piemonte ed al Presidente del consiglio regionale, avente ad oggetto le imprese alluvionate del Pie-monte nel novembre 1994. In tale lettera si richiama l'attenzione sulla situazione di grave difficoltà in cui si sono venute a trovare le imprese piemontesi danneggiate dall'alluvione del 1994, sia a causa degli interventi legislativi rilevatisi assoluta-mente insufficienti a sostenere la loro ripresa, sia per l'atteggiamento vessatorio di alcuni istituti di credito nei confronti delle stesse imprese;

si fa inoltre presente che per anni si sono svolte manifestazioni pubbliche con lo scopo di evidenziare quanto fossero esigui ed inadeguati gli aiuti previsti dalla legge n. 35 del 1995 a favore delle aziende che hanno subito danni patrimoniali in-gentissimi; esse sono state accompagnate da una serie di proposte di modifica della legge suindicata;

nella stessa lettera si ricorda che a distanza di anni a seguito di un ulteriore

evento calamitoso — l'alluvione del 2000 — le rivendicazioni degli imprenditori dan-neggiati nel 1994 hanno trovato quasi totale accoglimento nell'intervento legisla-tivo noto come « decreto Soverato », il fatto è che tale norma non si applica agli alluvionati del 1994 ma solo a quelli del 2000. Sono trascorsi sette lunghi anni e gli imprenditori chiedono giustizia e parità di diritti, e soprattutto di non essere abban-donati;

per la città di Asti, comune profon-damente colpito dall'alluvione del 1994, si chiede nella citata lettera un impegno per riportare gli interventi legislativi a una ottica di equità fra i soggetti danneggiati dagli stessi eventi calamitosi, estendendo il trattamento previsto per le imprese colpite dall'alluvione del 2000 a quelle danneg-giate dall'alluvione del 1994;

il Consiglio Comunale di Alessandria, inoltre, in seduta dell'11 giugno 2001, ebbe a sollecitare Governo e Regione Piemonte affinché le legittime rivendicazioni delle imprese alluvionate nel 1994 potessero trovare rapido e completo accoglimento —:

se non ritenga urgente dare luogo, per ragioni di equità, agli interventi normativi e finanziari di propria competenza atti a ri-stabilire una situazione di equità fra gli imprenditori alluvionati nel novembre 1994, ed i destinatari della legge n. 365 del 2000 (cosiddetta legge Soverato). (4-00985)

RISPOSTA. — *Si fa presente che il decreto-legge 279/2000, convertito con modifica-zioni in L. 365/2000 prevede le misure di prevenzione dal rischio idrogeologico e le misure di sostegno economico a favore dei soggetti danneggiati da calamità idrogeolo-giche.*

In particolare il punto 1 del citato decreto-legge prevede azioni a carattere non strutturale e strutturale, mediante finanzia-mento di interventi urgenti, sia in aree a rischio idrogeologico molto elevato, che sull'intero territorio nazionale (articolo 1, 1-bis, 2, 3-bis, 3-ter).

Tali azioni sono di competenza, e co-munque monitorate, da questo Ministero

ma non appaiono come specifico oggetto dell'interrogazione.

Si fa presente a tale proposito che ai sensi del D.Lgs n. 300 del 30 luglio 1999, Capo VIII, al ministero dell'ambiente e della tutela del territorio sono attribuite le funzioni e i compiti spettanti allo Stato in materia di difesa del suolo, in termini di previsione e prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico e di programmazione e finanziamento di interventi di difesa del suolo.

Per quanto attiene al punto 2 il citato DL dispone misure finanziarie finalizzate al risarcimento dei danni subiti, ed in particolare alla ripresa delle attività economico-produttive (artt. 4, 4-bis, 7-bis). I temi specifici sollevati dagli interroganti, risultano relativi ai contenuti di tali articoli che individuano a livelli, centrale la gestione degli interventi da parte del Ministero dell'interno e del dipartimento per la protezione civile.

Le funzioni e i compiti dello Stato in relazione a calamità naturali, infatti, rientrano nella specifica materia di protezione civile e sono esercitate dal Presidente del Consiglio dei ministri, ovvero dal Ministro dell'interno da lui delegato, in base a quanto previsto al Capo II del decreto legislativo n. 300/99, così come modificato e integrato dalle disposizioni del decreto-legge 343 del 7 settembre 2001, convertito con modifiche con legge n. 401 del 9 novembre 2001.

Ciò premesso, va rilevato che i benefici di cui agli artt. 4, 4-bis, 7-bis del decreto-legge 279/2000 sono previsti, con modalità differenti, non soltanto in favore dei diversi soggetti danneggiati dagli eventi di ottobre 2000 nella regione Calabria (articolo 4), ma anche in favore dei soggetti privati e delle imprese gravemente danneggiate dalle calamità idrogeologiche di ottobre-novembre 2000 nel nord Italia (articolo 4-bis) e, inoltre, delle imprese già danneggiate dagli eventi alluvionali del 1994 verificatisi in Piemonte (articolo 4-bis, comma 5) cui si fa riferimento nell'interrogazione.

Ulteriori misure urgenti per il superamento dell'emergenza nelle regioni del nord Italia interessate dall'alluvione del 1994,

nonché per la rilocalizzazione di attività produttive ubicate in zone a rischio di esondazione, sono inoltre previste all'articolo 7-bis.

Il ministero dell'economia e delle finanze, per quanto di sua competenza, ha fatto presente che, con riferimento all'evento alluvionale del 1994, l'articolo 6 del decreto-legge 24.11.1994, n. 646, convertito dalla legge del 21.1.1995 n. 22, e successivamente modificato dal decreto legge dell'8.8.1996 n. 347, ha previsto la sospensione dei termini relativi agli adempimenti e versamenti tributari, dal 4 novembre 1994 fino al 31 dicembre 1995.

Inoltre, le somme sospese, in base al medesimo articolo 6 sono state versate successivamente al periodo di sospensione, anche mediante rateizzazione.

Con riguardo, dunque, a tale tipo di agevolazione non si riscontrano disparità di trattamento rispetto ai territori interessati dalle calamità idrogeologiche del 1994 e del 2000.

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

PECORARO SCANIO, LION e PAPPATERRA. — Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle attività produttive, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

la legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001) ha contemplato l'istituzione del Parco geominerario storico ed ambientale della Sardegna prevedendo, all'articolo 114, comma 10, che « al fine di conservare e valorizzare anche per finalità sociali e produttive, i siti e i beni dell'attività mineraria con rilevante valore storico, culturale ed ambientale, è assegnato un finanziamento di lire 3 miliardi per l'anno 2001 e di lire 6 miliardi a decorrere dall'anno 2002 al Parco geominerario della Sardegna, istituito entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro del-

l'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e di intesa con la regione Sardegna e gestito da un consorzio assimilato agli enti di cui alla legge 9 maggio 1989, n. 168, costituito dai Ministeri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, dalla regione Sardegna, dai comuni interessati ed, eventualmente, da altri soggetti interessati »;

da oltre tre anni 486 lavoratori socialmente utili sono impegnati nei lavori propedeutici all'istituzione del parco ed un piano di stabilizzazione occupazionale di tali lavoratori avrebbe dovuto essere attuato a partire dallo scorso luglio;

agli interroganti non risulta che siano state ancora avviate le attività operative del Parco geominerario con l'insediamento del previsto comitato provvisorio di gestione né che sia stata sottoscritta la convenzione tra il Governo e la Regione Sardegna che prevede l'assunzione a tempo pieno dei lavoratori socialmente utili —:

quale sia lo stato di attuazione dell'articolo 114, comma 10, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 e quali siano le ragioni che hanno portato ai ritardi e alle inadempienze a causa delle quali non è partito il piano di stabilizzazione occupazionale dei 486 lavoratori socialmente utili e stenta a decollare il nuovo modello di sviluppo sostenibile, fondato sul recupero e sulla valorizzazione delle aree minerarie sarde, un patrimonio tecnico-scientifico, storico-culturale e paesaggistico-ambientale dichiarato di valore internazionale dall'Unesco. (4-00890)

RISPOSTA. — *Allo scopo di conservare e valorizzare i siti e i beni dell'attività mineraria con rilevante valore storico, culturale e ambientale, l'articolo 14, comma 10, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, ha previsto l'istituzione del Parco Geominerario storico ed ambientale della Sardegna, da*

adottarsi con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, d'intesa con la Regione Sardegna.

Il Servizio conservazione natura del ministero dell'ambiente ha provveduto ad avviare l'iter istitutivo del Parco predisponendo, in accordo con la regione Sardegna e gli enti locali, lo schema del decreto di istituzione e la relativa cartografia. Si sono svolte, quindi, tutte le attività che hanno portato alla conclusione dell'iter, con l'emanazione del decreto interministeriale firmato in data 25 maggio 2001.

Tale decreto, per essere perfezionato, è stato inviato all'Ufficio centrale del bilancio che, dopo il competente visto, lo ha inoltrato alla Corte dei conti per il controllo di legittimità.

La Corte dei conti, Ufficio controllo sugli atti dei ministeri interessati (Ambiente, Attività Produttive, e Ricerca), avendo riscontrato la non individuazione immediata delle attività incompatibili con le finalità di tutela e valorizzazione dei beni costituenti il Parco, ha comunicato che il decreto era stato deferito alla Sezione centrale di controllo. Questo ministero, pertanto, in data 19 luglio, ha ritenuto opportuno ritirare il provvedimento provvedendo, nel contempo, alla stesura di un nuovo testo che tenesse in debito conto le osservazioni dell'organo di controllo.

In data 28 agosto 2001 la giunta regionale della Sardegna ha deliberato la prescritta intesa sul nuovo testo istitutivo del Parco.

Il decreto interministeriale di istituzione del Parco, firmato dai Ministri concertanti in data 16 ottobre 2001, dopo la registrazione avvenuta in data 23 ottobre 2001 da parte dei competenti organi di controllo, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 14 novembre 2001.

Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio del 6 novembre 2001 (DEC/SCN/1059), è stato costituito il Comitato di gestione provvisoria del Parco geominerario storico e ambientale della Sardegna, ai sensi dell'articolo 16 del de-

creto istitutivo del Parco. In data 8 novembre 2001 è stato vistato dall'Ufficio centrale del bilancio presso questo dicastero.

Relativamente ai 486 lavoratori socialmente utili da stabilizzare in attività connesse al Parco Geominerario, è stata predisposta una convenzione tra il ministero delle politiche sociali, il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il ministero per i beni e le attività culturali, il ministero delle attività produttive e la regione autonoma della Sardegna, per la realizzazione di un piano pluriennale di stabilizzazione occupazionale per i soggetti suddetti e sono state anche impegnate le risorse finanziarie previste a carico del Fondo per l'occupazione.

Sarà compito della Regione Autonoma della Sardegna seguire direttamente l'attuazione del piano di stabilizzazione.

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

PECORARO SCANIO. — Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della salute. — Per sapere — premesso che:

gli abitanti delle zone Pesci d'Oro-Casalsole-via Aretina del comune di Città di Castello hanno costituito un comitato il 29 agosto per protestare contro l'installazione di un impianto per la trasmissione del segnale telefonico;

a tal fine l'amministrazione comunale ha concesso in affitto alla Tim un terreno sul quale sorge una stazione di pompaggio dell'acquedotto che serve buona parte della città, dopo che gli abitanti ed i proprietari dei terreni nella stessa zona avevano negato l'installazione sulle loro proprietà;

secondo le indicazioni del progetto le antenne verranno posizionate sulla torretta della stazione di pompaggio, un manufatto risalente agli anni Venti;

la zona interessata dall'installazione classificata come « zona di particolare interesse paesaggistico » ed è pertanto vincolata;

in palese contraddizione con quanto previsto dallo statuto del comune, che prevede la partecipazione dei cittadini alle scelte che li riguardano, l'installazione stata decisa senza tener conto del parere degli abitanti della zona, i quali non sono neppure stati informati;

numerose abitazioni si troverebbero a distanze notevolmente basse dalle antenne — da 16 a 200 metri — con gravi rischi per l'esposizione ai campi elettromagnetici per i residenti;

l'amministrazione comunale non ha provveduto ad elaborare il regolamento per l'individuazione delle aree sensibili come previsto dalla legge n. 26 del 2001;

il quartiere interessato da altri, gravi, problemi ambientali, quali la presenza della superstrada E45, che causa inquinamento acustico ed ambientale, un mattatoio, una stalla ed un salumificio, i quali arrecano notevoli disagi agli abitanti —:

se i ministri interrogati non intendano sospendere l'installazione dell'impianto, in attesa che vengano emanati i regolamenti attuativi della legge n. 26 del 2001;

se non ritengano che debba essere effettuata l'individuazione di un altro sito, posto ad una maggior distanza dalle abitazioni e più idoneo dal punto di vista dell'impatto ambientale e sanitario;

quali misure intendano prendere per garantire che l'installazione di antenne avvenga nel rispetto della salute e della sicurezza ambientale dei cittadini. (4-01119)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione in esame 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.

ANTONIO PEPE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il tribunale di Foggia da diversi anni soffre di una carenza di personale amministrativo che ne rallenta il corretto funzionamento;

a fronte di una esigenza stimata in pianta organica di 127 unità diversi sono i posti non coperti;

alla carenza strutturale di personale si sommano gli ordinari periodi di assenza dei dipendenti sia per motivi di malattia, sia per l'attuazione di contratti part-time, sia per la interdizione od ostensione facoltativa per maternità;

la carenza di personale ha provocato significativi ritardi in tutti i servizi ed ha purtroppo rallentato l'ordinario svolgimento delle cause, dei procedimenti, delle procedure con evidente danno per i cittadini che sono costretti a subire in prima persona i disservizi di una giustizia lenta —:

cosa intenda fare per porre rimedio alla situazione di disagio sopra esposta e se al fine di migliorare la condizione di grave carenza di personale amministrativo del tribunale di Foggia non ritenga opportuno, con urgenza, assegnare alla stessa struttura, nuovo personale che possa permettere di smaltire il lavoro pendente e permetta di ripristinare i regolari tempi di svolgimento delle pratiche giudiziarie.

(4-01859)

RISPOSTA. — *La dotazione organica del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie del tribunale di Foggia prevede 127 unità. Il personale effettivamente presente ammonta a 119 unità. Il tasso di « scoperta » dell'organico è pari, quindi, al 7,09%, inferiore alla media nazionale che è del 10,88%.*

La tabella seguente illustra nel dettaglio la situazione del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

Qualifica	Dotazione organica	Personale presente
Dirigente	1	0
Direttore di cancelleria	7	6
Cancelliere C2	14	8
Cancelliere C1	29	28
Cancelliere B3	18	17
Operatore giudiziario B3	1	0
Ausiliario B2	1	1
Operatore giudiziario B2	34	34
Operatore giudiziario B1	6	7
Ausiliario B1 (autista)	8	8
Ausiliario B1	1	0
Ausiliario A1	7	10
Totale	127	119

Le vacanze di personale più rilevanti si registrano, come può notarsi, nella figura professionale del cancelliere C2. Al riguardo si fa presente che le procedure di riqualificazione del personale amministrativo, attualmente in corso di svolgimento, potranno rispondere alle esigenze prospettate.

Quanto alla possibilità di un ampliamento dell'organico, si rappresenta che è tra gli obiettivi del dipartimento dell'organizzazione giudiziaria la revisione, nel più breve tempo possibile, delle dotazioni organiche degli uffici giudiziari. Tale revisione, tuttavia, dovrà essere condotta attraverso un esame complessivo e sistematico della situazione di tutti gli uffici e non può procedere attraverso singoli interventi attuati al di fuori di una organica strategia.

Il Ministro della giustizia: Roberto Castelli.

PEZZELLA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della sanità, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 maggio 2001, e nei giorni a seguire, l'hinterland napoletano comprendente i comuni di Casoria, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Caivano e Afragola, è stato scenario di un disagio ambientale ad alto rischio per il persistere di un cattivo odore, tale da provocare svenimenti e vomiti alla popolazione;

la causa è stata attribuita agli scarichi emanati da tre stabilimenti, la Miso, la Peterglass, e la Promeg siti in località Pascarola, nei pressi di Caivano e la cui attività lavorativa consiste nello smaltimento di residui animali provenienti da tutta Italia;

in seguito all'intervento dei carabinieri di Casoria, agli stabilimenti in questione vengono apposti i sigilli per il riscontro di una serie di inadempimenti legislativi inerenti la salute pubblica, a causa della presenza di carcasse di animali, stoccate, ancora intere ed in avanzato stato di decomposizione, che facevano mostra di sé, in vasche a cielo aperto;

i proprietari sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di Napoli poiché ritenuti colpevoli dell'inosservanza di norme previste dal decreto Ronchi,

nonché della mancata installazione di centraline di controllo della qualità dell'aria, imposte da una serie di ordinanze del Commissario Prefettizio di Caivano;

la popolazione dell'hinterland, si è riversata in piazza per protestare animatamente contro l'accaduto —:

quali provvedimenti deciderà di adottare, il Governo al fine di garantire la tutela della salute pubblica e la salvaguardia ambientale, posto che: l'Asl Napoli 3, competente sul territorio, più volte allertata a riguardo non si è adoperata nell'attuare i controlli amministrativi del caso, e le forze dell'ordine sono intervenute solo quando la situazione è diventata insostenibile per il clamore che ha suscitato, nonostante le continue segnalazioni pervenute nei mesi scorsi. (4-00003)

RISPOSTA. — *Sulla situazione di grave disagio ambientale causato da nauseabondi odori avvertiti dalla popolazione del Comune di Caivano e dei comuni limitrofi, dalle notizie assunte dal Ministero della salute e dalla Prefettura di Napoli, è emerso quanto segue.*

Per l'individuazione delle cause delle esalazioni maleodoranti sono stati effettuati, d'iniziativa del personale della Stazione Carabinieri di Caivano, controlli presso alcune industrie, ubicate nel comune di Caivano, che operano per lo smaltimento di carcasse animali e stoccaggio di ossa e grasso animale.

A seguito di detti accertamenti gli opifici « Petegrass », « Miso » e « Proteg », in data 22 maggio 2001, sono stati sottoposti a sequestro preventivo ed affidati in custodia giudiziaria ai responsabili. Questi ultimi sono stati deferiti alla procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli per inquinamento atmosferico ed inosservanza delle ordinanze del Commissario Straordinario del comune di Caivano, con l'obbligo di smaltire, nel più breve tempo possibile i residui esistenti e di riportare alla normalità lo stato dei luoghi.

In data 30 maggio 2001, il GIP del tribunale di Napoli non ha convalidato il sequestro preventivo degli stabilimenti operato dall'Arma dei Carabinieri.

Successivamente, in data 31 maggio 2001, il sindaco del comune di Caivano, nel diffidare i responsabili dei citati impianti a proseguire nell'attività produttiva, esprimeva parere negativo al rilascio dell'autorizzazione regionale per tale attività.

Nelle more, i responsabili degli stabilimenti in questione rappresentavano agli organismi competenti: regione Campania, comune di Caivano e ASL NA/3, l'impossibilità di ottemperare a quanto disposto dall'autorità comunale senza aver prima smaltito i rifiuti animali in giacenza e, nel contempo, chiedevano alla Regione Campania di farsi carico della soluzione definitiva del problema.

Per tale motivo, in data 8 giugno 2001, veniva indetta una Conferenza di Servizi dagli assessori alla sanità e all'agricoltura della Regione Campania. Nel corso della riunione, con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa, è stata stabilita la possibilità di riaprire le sole industrie « Proteg » e « Miso », con l'obbligo dell'osservanza delle prescrizioni della ASL relative: all'installazione di apparecchiature rivelatrici di fumo, monitoraggio costante dell'inquinamento atmosferico, modalità di smaltimento delle materie prime da trattare giornalmente ed altro.

In data 11 giugno 2001, pertanto, a seguito delle predette determinazioni assunte nella predetta Conferenza di Servizi, anche il sindaco del comune di Caivano ha revocato le diffide alle industrie « Miso » e « Proteg » all'esercizio dell'attività.

Allo stato continua, invece, a sussistere la chiusura della società « Petegrass ».

È stato, infine, comunicato che dopo l'adozione delle misure descritte, le attività lavorative delle aziende in questione, non hanno dato luogo ad altri episodi di disagio ambientale.

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

PEZZELLA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della salute. — Per sapere — premesso che:*

nei giorni scorsi, come riportato da molti quotidiani in cronaca locale, un gruppo di famiglie ha occupato la strada statale n. 87, creando intralcio al traffico, su un'arteria fondamentale dell'hinterland di Napoli;

la protesta è scaturita in seguito al ripristino dei lavori di impianto di un ripetitore Wind sul suolo della fabbrica per la lavorazione del vetro, la Riccardi;

i predetti lavori erano iniziati tre anni fa ed erano stati interrotti dai titolari della fabbrica in seguito alle ingenti proteste dei cittadini che, intimoriti dal pericolo di elettrosmog, promossero una petizione raccogliendo più di tremila firme ed ottenendo la sospensione dei lavori di installazione del ripetitore;

a fronte di tale sospensione, la Wind ha intentato causa ai proprietari della fabbrica ed il procedimento giudiziario ha dato ragione al gestore telefonico, ordinando la ripresa dei lavori;

risulta all'interrogante che, per evitare ulteriori proteste, l'assessore all'ambiente del comune di Afragola abbia chiesto l'intervento di una squadra di polizia con l'incarico di far sospendere i lavori —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano intraprendere per accertarsi dell'effettiva pericolosità dell'impianto e dei conseguenti effetti dannosi sulla salute dei cittadini, già segnalati in una precedente interrogazione parlamentare. (4-01637)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in esame 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.

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

la compagna di bandiera ha promosso, per far fronte al considerevole calo di passeggeri che si registra nel traffico aereo nazionale ed internazionale, una opportuna quanto tardiva politica di sconti tariffari volti ad incentivare l'adozione dell'aereo come mezzo usuale di comunicazione;

le agevolazioni tariffarie non sono estese a tutta la rete nazionale ma riguardano soltanto le tratte che originano dagli scali del nord, da Roma e da Napoli (unico aeroporto meridionale a beneficiarne) —:

se il Ministro non ritenga di dover intervenire per porre rimedio ad una scelta di ingiusta e immotivata sperequazione che colpisce ancora una volta gli scali meridionali, penalizzando, in una congiuntura difficile come l'attuale, anche il significativo indotto del turismo.

(4-01259)

RISPOSTA. — *L'Enac fa presente, in via preliminare, che in virtù del processo di liberalizzazione dei voli in ambito comunitario, ciascun vettore ha il diritto di fissare autonomamente le tariffe dei voli operati, in base a criteri rispondenti a logiche di carattere commerciale.*

Alitalia per incentivare l'uso del mezzo aereo, promuove abitualmente sul mercato iniziative di carattere promozionale e sta-

zionale su voli nazionali ed internazionali da tutti gli scali aeroportuali serviti.

L'esclusione di taluni scali risulterebbe in contrasto con la filosofia di marketing perseguita dalla medesima compagnia.

Il fatto poi che, in talune occasioni, la menzionata società abbia praticato solo su talune direttrici di traffico tariffe agevolate, non può essere inteso come un comportamento discriminatorio, bensì come un normale adeguamento ad esigenze di mercato, determinate dal regime di libera concorrenza, attualmente vigente, sia in ambito nazionale che comunitario.

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

PISTONE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

gli avvocati del Foro di Agrigento, pur garantendo i cosiddetti « servizi essenziali », hanno proclamato sei giorni di astensione dal lavoro dal 29 ottobre al 3 novembre 2001;

il motivo della protesta è la mancata apertura del nuovo palazzo di giustizia di via Mazzini che continua ad essere rimandata per una serie di lentezze burocratiche e amministrative che, di fatto, ne impediscono, oramai, da anni il completamento e l'apertura;

tale cronico ritardo pare sia addebitabile ad atti amministrativi legati soprattutto all'acquisto degli arredamenti e delle attrezzature che garantiscano la piena osservanza delle norme per la sicurezza sul posto di lavoro;

una volta funzionante, il nuovo palazzo metterebbe tutti gli operatori della giustizia, e non, nelle condizioni di lavorare in ambienti molto più confortevoli di quelli dell'esistente tribunale sito in piazza Gallo, oramai inadatto, vetusto e al limite dell'agibilità —:

se non ritenga opportuno intervenire per sbloccare definitivamente questa situazione, adoperandosi con tutti gli strumenti

in suo possesso al fine di individuare un'adeguata e urgente soluzione, che possa così consentire l'apertura e il funzionamento del nuovo palazzo di giustizia.

(4-01149)

RISPOSTA. — *In merito all'apertura del nuovo palazzo di giustizia di Agrigento, si comunica che la competente direzione generale di questo ministero, preso atto del parere dell'Agenzia per il territorio sull'idoneità dell'immobile, ha concesso il proprio assenso, ex articolo 5 della legge 392 del 1941, al trasferimento degli uffici, secondo quanto stabilito dalla Commissione per la manutenzione.*

Il Ministro della giustizia: Roberto Castelli.

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

nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 gennaio 2000, — IV Serie Speciale, n. 2 — è stato pubblicato il bando per un concorso pubblico per titoli ed esami, a due posti di storico dell'arte per la regione Sardegna (di cui uno per la sede di Sassari) a cura del Ministero per i beni e le attività culturali;

all'articolo 1 veniva indicata una riserva pari al 30 per cento dei posti a concorso per il personale interno, da almeno cinque anni, nel profilo professionale di collaboratore storico dell'arte ed in possesso dei medesimi requisiti richiesti ai concorrenti esterni;

la commissione giudicatrice disponeva una graduatoria finale con due vincitori di concorso e due idonei tra il personale interno di cui alla riserva citata;

è stato chiamato per inserimento in servizio il primo in graduatoria mentre, al posto del secondo, sarebbe stato chiamato il primo degli idonei;

essendo due i, posti messi a concorso, l'applicazione della riserva operata attraverso l'individuazione di un solo vincitore

esterno e del primo degli idonei fra gli interni, determinerebbe l'applicazione dell'articolo 1 in una percentuale del 50 per cento non già del 30 per cento previsto —:

se il comportamento della Direzione generale per gli affari generali amministrativi e del personale sia coerente con il bando e se, in caso contrario, non ritenga di dovere intervenire per tutelare le legittime aspettative di un vincitore di pubblico concorso come peraltro evidenziato da numerose sentenze. (4-01664)

RISPOSTA. — *Come è noto all'interrogante, questa amministrazione ha indetto con decreto del 28.10.1999 un concorso pubblico per titoli ed esami a 2 posti — il 30% dei quali riservato, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29.12.1984, n. 1219, al personale interno — di Storico dell'arte della ex VIII qualifica funzionale per la regione Sardegna.*

Al riguardo, si osserva che il decreto del Presidente della Repubblica 1219/84, concernente l'individuazione dei profili professionali nelle pubbliche amministrazioni, puntualmente richiamato nel bando di concorso, stabilisce che al profilo professionale di Storico dell'arte della ex VIII qualifica funzionale si accede tramite concorso pubblico con la riserva del 30% dei posti a favore del personale interno, riserva che ovviamente si applica solo nel caso in cui risulti numericamente realizzabile.

Nel caso in esame, infatti, il calcolo del 30% di due posti ha determinato come risultato 0,6, frazione numerica che, essendo superiore alla metà, cioè a 0,5, ha subito l'arrotondamento all'unità e, pertanto, i 2 posti risultavano già in partenza così suddivisi: 1 per i candidati esterni e 1 riservato ai dipendenti dell'Amministrazione.

La circostanza che l'arrotondamento effettuato ha determinato poi di fatto una percentuale del 50% dei posti messi a concorso risulta del tutto casuale. Si fa presente, inoltre, che il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n. 487, che detta norme sullo svolgimento dei pubblici concorsi, anch'esso richiamato nel bando di concorso, stabilisce, all'arti-

colo 5, che l'insieme delle riserve dei posti, già previste da leggi speciali in favore di determinate categorie di cittadini, può raggiungere la metà dei posti messi a concorso, ma non superare tale limite.

Pertanto, il comportamento adottato risulta, per il caso in esame, non solo coerente con il bando, ma, al contrario, qualora non fosse stata prevista la percentuale a favore del personale interno, questa Amministrazione sarebbe incorsa nell'illegitimità sotto il profilo della violazione di legge (decreto del Presidente della Repubblica 1291/84 e decreto del Presidente della Repubblica 487/94).

Si fa presente, infine, che il concorrente, superato in graduatoria dal candidato interno per effetto della riserva prevista dal bando, è stato già assunto in servizio presso un Istituto ubicato nell'isola.

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

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

i servizi ferroviari in Puglia rappresentano uno snodo cruciale per lo sviluppo e la mobilità delle persone, essendo la regione lunga circa 500 chilometri;

le società Trenitalia ed Eurostar continuano a discriminare inspiegabilmente quella parte della Puglia a sud di Bari, con treni a lunga percorrenza che originano e terminano nella città capoluogo, dimenticando, di fatto, un bacino popolato da oltre un milione di persone;

le stesse società, pur di non prolungare la percorrenza di un Eurostar di 150 chilometri, impediscono agli utenti delle province di Lecce e Brindisi e di parte di quelle di Taranto e Bari di giungere a Roma alle ore 11 e di ripartire alle 19.05, vale a dire, in un arco temporale utile al disbrigo di questioni familiari o professionali, senza dover affrontare costi per l'alloggio e per il vitto che a Roma sono notoriamente molto elevati;

appaiono, pertanto, immotivate le ragioni per le quali non si rende ancora Lecce stazione di testa almeno per i treni a lunga percorrenza;

tali scelte rischiano, nei fatti, di vanificare gli investimenti che si stanno effettuando per il raddoppio e l'elettrificazione della tratta Bari-Lecce —:

quali provvedimenti intenda adottare il Governo per risolvere un problema di cruciale importanza per la tutta l'area pugliese a sud di Bari;

se non ritenga opportuno rendere Lecce stazione di testa, considerando che intorno ad essa si sviluppa un volume di traffico, passeggero e merci, continuo ed intenso. (4-00856)

RISPOSTA. — *Ferrovie dello Stato S.p.a. ha riferito che dalla stazione di Lecce hanno origine e termine diversi collegamenti sia per il Nord sia per altre destinazioni, tali da rappresentare un'offerta proporzionata per il bacino interessato, come si evince dal seguente prospetto:*

Da Lecce verso il Nord:

ES* 9416	p. Lecce	h. 7.22	a. Milano C.le	h. 16.55
ES* 9420	p. Lecce	h. 13.22	a. Milano C.le	h. 22.55
ES* 9404	p. Lecce	h. 11.25	a. Torino P.N.	h. 22.10
ICN 762	p. Lecce	h. 17.20	a. Milano C.le	h. 7.15
EN 904	p. Lecce	h. 21.39	a. Torino P.N.	h. 16.55

Da Lecce verso Roma:

ES* 9352	p. Lecce	h. 6.22	a. Roma T.ni	h. 12.44
ES* 9354	p. Lecce	h. 10.28	a. Roma T.ni	h. 16.50
ES* 9358	p. Lecce	h. 16.22	a. Roma T.ni	h. 22.56
ICN 782	p. Lecce	h. 22.16	a. Roma T.ni	h. 6.29
EN 956	p. Lecce	h. 21.17	a. Roma T.ni	h. 7.20
EN 926	p. Lecce	h. 23.02	a. Bologna	h. 9.14

Da Nord verso Lecce:

ICN 776	p. Trieste	h. 9.00	a. Lecce	h. 19.33
E 924	p. Bolzano	h. 7.52	a. Lecce	h. 17.54

Per quanto riguarda Taranto, la città è servita dai seguenti collegamenti, non tenendo conto dei treni in transito verso il sud:

ES* 9414	p. Taranto	h. 5.35	a. Milano C.le	h. 14.55
IC 572	p. Taranto	h. 9.38	a. Milano C.le	h. 20.40
ICN 768	p. Taranto	h. 21.35	a. Milano C.le	h. 8.20
EN 904/906	p. Taranto	h. 22.22	a. Torino P.N.	h. 11.00

Da Taranto verso Roma:

ES* 9388 (solo la domenica)	p. Taranto	h. 16.09	a. Roma T.ni	h. 22.25
--------------------------------	------------	----------	--------------	----------

Per quanto riguarda, infine, l'effettuazione del viaggio andata/ritorno da Lecce, Brindisi, Taranto per Roma nella stessa giornata, arretrando ad esempio il treno ES 9350 (p. Bari h. 6.27 — a. Roma h. 11.02) ed ES* 9357 (p. Roma h. 19.04 — a. Bari h. 23.45), la Società evidenzia l'impossibilità di attuare tale collegamento in quanto i due treni dovrebbero partire e giungere a Lecce in piena notte, snaturando quindi la tipologia del collegamento stesso.*

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

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

il ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta predisponendo un nuovo sistema di vigilanza e controllo sulla navigazione marittima;

a Livorno in località Valle Benedetta è presente ed attivo da tempo un sito radar per il controllo del traffico aereo collocato in posizione strategica su un promontorio alle spalle della città; tale sito possiede i requisiti per l'installazione di nuovi apparati senza la necessità di creare *ex novo* impianti logistici;

questo sito è facilmente e rapidamente raggiungibile con ogni mezzo di trasporto, che qui è attivo un servizio di vigilanza di 24 ore con relativo sistema antintrusione, che vi è installato un sistema antincendio, che l'energia necessaria è assicurata da un sistema elettronico autogeno in grado di garantire alimentazione in continuità assoluta a tutti gli apparati presenti;

tale sito si presta in modo ottimale per l'installazione e la conduzione tecnica di un sistema impegnato per il controllo della navigazione marittima per l'alto Tirreno;

oltre ad una siffatta integrazione tra posizione geografica e tecnologia esistente, si può anche avere un vantaggio economico notevole in conseguenza dello sfruttamento di logistica preesistente —:

quali iniziative intenda assumere per valutare la possibilità di inserire il sito radar di Valle Benedetta nel quadro dei progetti in essere per il controllo e la vigilanza della navigazione marittima attraverso una opportuna intesa con l'ENAV proprietaria del suddetto sito. (4-01420)

RISPOSTA. — Si fa presente che questa Amministrazione, con contratto rep. 101 del 20 luglio 1999, cui ha fatto seguito l'atto aggiuntivo rep. 136 del 29 dicembre 2000, ha affidato ad un gruppo temporaneo d'impresе, con mandataria la Alenia Marconi Systems S.p.A., la « Progettazione esecutiva di dettaglio del sistema nazionale di controllo del traffico marittimo e per le emergenze in mare V.T.S. Nazionale (Vessel Traffic Service) e realizzazione della prima tranche ».

Pertanto, con il predetto contratto è stato commissionato il progetto esecutivo di dettaglio dell'intero sistema nazionale che ha formato oggetto del 1° lotto contrattuale, già collaudato ed approvato dall'Amministrazione, nonché la realizzazione, a motivo della sola parziale disponibilità dei fondi a tale scopo necessari, solo di una prima parte del detto sistema.

La prima fase realizzativa prevede, tra l'altro, la realizzazione di:

a) n. 1 Centrale Operativa Nazionale (V.T.S.C.) che permetterà la supervisione generale del sistema nonché l'interazione con altre Amministrazioni dello Stato, con Enti/organizzazioni nazionali ed internazionali e sistemi analoghi internazionali, presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con parallelo sviluppo di applicazioni specificatamente rivolte all'operatività del Dipartimento della Navigazione Marittima ed Interna (ivi compreso il Punto di Controllo NATO/UEO) e del Servizio Sistemi Informativi e Statistica.

b) n. 8 Centri VTS di Area, presso le Direzioni Marittime di Genova, Cagliari, Palermo, Catania, Reggio Calabria, Bari, Venezia e Trieste, con compiti di supervisione e raccordo dei centri VTS locali compresi nelle rispettive regioni marittime di competenza e di interfaccia verso il VTSC.

c) n. 23 Centri VTS locali, presso gli Uffici marittimi di Savona, Genova, La Spezia, La Maddalena (Bocche di Bonifacio), Cagliari, Palermo, Trapani, Mazara del Vallo, Pantelleria (Stretto di Sicilia), Pozzallo, Catania, Gioia Tauro, Reggio Calabria, Crotona, Taranto, Otranto (Canale d'Otranto), Brindisi, Bari, Vieste, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste.

In particolare, il centro VTS locale di Livorno non è compreso nella prima fase realizzativa (attualmente in corso di esecuzione). La relativa progettazione, tuttavia, è stata già effettuata in linea generale, sulla base di criteri legati principalmente alla migliore rispondenza al requisito di copertura degli spazi marittimi, ma ciò in relazione alla necessità di garantire l'assoluto rispetto della normativa recentemente intervenuta sui limiti delle emissioni elettromagnetiche e apportando il minimo impatto possibile alla situazione paesaggistica dei siti.

Preliminarmente all'effettivo avvio dei lavori per la realizzazione del centro VTS di Livorno, la progettazione già presentata ed approvata sarà riverificata per accertare che la situazione logistica e normativa rilevata

al momento della redazione della stessa (avvenuta tra il 1999 ed il 2000) corrisponda allo stato di fatto.

In tale sede sarà eventualmente possibile prendere in esame la percorribilità di utilizzare il sito radar dell'ENAV (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo) in località Valle Benedetta quale uno dei siti radar remoti per il VTS Nazionale, tenendo presente la necessità di garantire la rispondenza di tale sito ai requisiti tecnico-operativi del VTS Nazionale definiti nel sopra citato progetto esecutivo di dettaglio e che non sussistano problematiche di compatibilità elettromagnetiche (interferenze) con i sistemi esistenti.

A questo fine, l'Amministrazione potrà richiedere al R.T.I. (Raggruppamento Temporaneo di Imprese) con mandataria Alenia Marconi System S.p.A di esaminare la fattibilità di detta proposta.

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

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

L'Amministrazione comunale di Salò, sul lago di Garda, in provincia di Brescia, ha intrapreso gli atti necessari per apporare una variante (approvata in via definitiva in consiglio comunale in data 21 maggio 2001 delibera n. 20) al Prg vigente (approvato nel 1998), con le procedure accelerate consentite dalla legge regionale della Lombardia n. 23 del 1997, al fine di mutare la destinazione d'uso di una vasta area pubblica sulla quale attualmente sorge uno storico campo sportivo, al fine di trasformarlo in « zona edificabile », allo scopo poi di alienarla a privati per la realizzazione di un cospicuo intervento residenziale;

l'iniziativa, per la sua rilevanza urbanistica ed ambientale (riduzione delle già scarse aree di standard pubblico attualmente disponibili; incremento dell'edificazione residenziale di tipo speculativo;

alterazione del rapporto tra l'abitato di recente edificazione ed il vicino nucleo storico di Campoverde) ha già sollevato un forte movimento di opposizione, concretizzatosi per ora nella richiesta all'Amministrazione comunale, da parte di un Comitato allo scopo costituitosi, di sottoporre la scelta a referendum consultivo, per il quale sono già state raccolte le firme di oltre il 15 per cento del corpo elettorale;

il campo sportivo, costituito da un ampio terreno di gioco e da una tribuna coperta con sottostanti spogliatoi, rappresenta una struttura d'interesse storico, sia per l'epoca della sua costruzione che per gli avvenimenti d'interesse locale e nazionale che vi si svolsero;

il terreno su cui sorge il campo fu acquistato nel 1932 da Carlo Amadei, a cui la struttura nel 1972 fu poi dedicata, a seguito delle reiterate istanze della gioventù del tempo di poter disporre di una struttura adeguata per l'esercizio dello sport;

la locale sezione dell'opera nazionale balilla, di cui Amadei era presidente, si fece interprete della richiesta e realizzò a spese del proprio presidente la struttura, che fu inaugurata nel 1934; successivamente il campo fu acquistato dal comune di Salò, avvalendosi principalmente dei fondi raccolti con una sottoscrizione popolare;

nel periodo in cui a Salò ebbe sede la Repubblica Sociale italiana fu utilizzato per le esercitazioni della Guardia Nazionale Repubblicana; nel 1945, le truppe americane della V Armata se ne servirono a loro volta come base logistica e solo nel 1946 fu restituito alla locale Società « Benaco Calcio », che vi riprese l'attività sportiva;

l'area risulta già sottoposta a vincolo di tutela ambientale, apposto con specifico decreto ministeriale, ma si tratta di un complesso edilizio di proprietà pubblica, la cui epoca di costruzione risulta anteriore a cinquantanni —:

se il competente Ministero, attraverso la locale Soprintendenza, abbia già apposto un ulteriore specifico vincolo di tutela

storico-architettonica sul complesso meritevole di conservazione;

quali iniziative lo stesso Ministero intenda intraprendere al fine di impedire l'alienazione del bene e la sua successiva distruzione, come programmato dalla locale Amministrazione comunale.

(4-01606)

RISPOSTA. — *Il comune di Salò (BS) ha trasmesso alla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Brescia, con nota in data 3 maggio 2001, la richiesta di autorizzazione alla vendita ai sensi dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica n. 283 del 7 settembre 2000 (era già stato trasmesso l'elenco delle proprietà comunali previsto dall'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica), dell'immobile denominato « parte delle tribune - campo sportivo C. Amadei ».*

L'immobile in oggetto è costituito, oltre che dal terreno di gioco, da un edificio a destinazione tribune e spogliatoi di semplicissima fattura con strutture in muratura e cemento armato con copertura in travi reticolari metalliche e lamiera risalente alla prima metà del Novecento.

Vista la documentazione allegata alla richiesta di alienazione ed effettuato un sopralluogo all'immobile, la predetta Soprintendenza non ha ritenuto sussistessero sufficienti elementi di interesse dal punto di vista artistico e storico e, pertanto, ha trasmesso, con nota del 19 luglio 2001, n. 6887, la documentazione e il proprio parere alla Soprintendenza Regionale della Lombardia per l'emissione del provvedimento di competenza.

Con nota del 15 ottobre 2001, n. 475, la Soprintendenza Regionale per i beni e le attività culturali della Lombardia, confermando il parere della citata Soprintendenza, ha dichiarato che l'immobile non riveste interesse storico artistico.

Si ricorda che l'immobile ricade in area soggetta alla tutela prevista dal Titolo II del decreto legislativo n. 490 del 29 ottobre 1999, con decreto ministeriale 8 aprile 1958 — « Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera del lago di Garda

sita nell'ambito dei comuni di San Felice del Benaco, Salò e Roè Vociano » — e, pertanto, si evidenzia che, ai sensi dell'articolo 151 del citato decreto legislativo, qualsiasi progetto di intervento in tale area prevede una preventiva autorizzazione rilasciata dalla Regione nonché la comunicazione a questo Ministero il quale può, con provvedimento motivato, annullare l'autorizzazione regionale.

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

TRANTINO e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

il signor Alessandro Crescenzi, durante un viaggio aereo su rotte internazionali con la compagnia Iberia, ha riportato un grave danneggiamento alla propria carrozzella elettronica per la riparazione della quale, come segnalato nella denuncia di danno alla compagnia in data 1° settembre 2001, sono necessari circa 20 giorni per il reperimento dei pezzi necessari, con la necessità, per lo stesso, di procurarsi a noleggio una carrozzella sostitutiva, con l'esborso di un rilevante deposito cauzionale —:

quali condizioni complessive di garanzia siano in atto per il risarcimento di danni subiti da cittadini italiani in occasione di viaggi con aeromobili di compagnie estere e se esista un fondo cui sia possibile accedere, in tempi brevi, a immediata copertura delle spese necessarie prima che avvenga la liquidazione del danno. (4-00706)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, l'Enac fa presente che l'unica garanzia esistente nell'ambito del trasporto aereo internazionale è quella prevista nella Convenzione di Varsavia.*

Quale risarcimento dei danni conseguenti allo smarrimento o ai danni subiti dal bagaglio registrato, detta Convenzione contempla il limite di 17 Diritti speciali di

prelievo equivalenti a circa 24 Euro. Tale limite può essere superato, in sede di liquidazione del danno, soltanto nel caso che, anteriormente all'imbarco, si sia provveduto a dichiarare il valore effettivo del contenuto del bagaglio danneggiato o smarrito.

Non esistono attualmente fondi speciali di garanzia destinati a risarcire i danni in questione.

La normativa che disciplina i viaggi tutto compreso prevede un fondo di garanzia che è tuttavia esclusivamente destinato a consentire il rimborso del prezzo versato ed il rimpatrio del passeggero in caso di viaggio all'estero, allorché l'organizzatore del viaggio sia insolvente o fallisca.

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

VENDOLA. — Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della salute. — Per sapere — premesso che:

la federazione di Isernia del Prc ha da tempo iniziato una vertenza sul territorio provinciale per contrastare l'installazione di ripetitori per telefonia cellulare effettuata senza regolare procedura urbanistica di autorizzazione e senza i prescritti pareri dell'autorità sanitaria per verificare il rispetto dei limiti di esposizione e dei valori di attenzione disposti dal decreto ministeriale n. 381 del 1998;

in particolare, la suddetta federazione ha inoltrato un esposto relativo a un ripetitore per telefonia cellulare della Società Ericsson installato ad Isernia presso la contrada Santi Cosma e Damiano e montato su un *container* fornito di ruote e su un suolo privato destinato ad area agricola;

tale impianto risulta totalmente abusivo in quanto mancante del parere della competente autorità sanitaria, di autorizzazione o concessione edilizia nonché di ogni altra eventuale autorizzazione o parere dell'assessorato all'ambiente della regione Molise;

il sito dove è stato installato il ripetitore non figura tra quelli indicati dal regolamento approvato dal consiglio comunale di Isernia il 2 febbraio 2001;

centinaia di cittadini hanno firmato una petizione popolare per richiedere la rimozione dell'impianto abusivamente installato;

L'Azienda sanitaria locale n. 3 «Centro Molise», presidio multizonale igiene e prevenzione del Molise, con nota dell'8 maggio 2001, ha confermato tale denuncia affermando che «dagli atti in possesso di questo ufficio non risulta alcuna documentazione pervenuta riguardante l'impianto citato»;

il comune di Isernia ha emesso un'ordinanza in cui, riconoscendo la non esistenza di alcuna autorizzazione all'impianto in questione, ne ordina la rimozione;

il montare ripetitori per telefonia cellulare su ruote è spesso usato come espediente dalle imprese per aggirare le norme di autorizzazione previste dalle normative vigenti, in particolare tentando una capziosa interpretazione del termine impianti fissi;

evidentemente, come è chiaramente definito nelle linee guida applicative del decreto n. 381 del 1998, il termine impianti fissi si riferisce alla distinzione tra ripetitore (appunto impianto fisso) e veleno cellulare (appunto impianto mobile) e non alla circostanza se il ripetitore è ancorato al suolo o montato su ruote e così via;

ciò è ulteriormente confermato dalla legge quadro sull'inquinamento elettromagnetico (legge n. 36 del 2001) —:

se non intendano intervenire per quanto di propria competenza:

affinché venga verificato se l'impianto di cui alle premesse determini un superamento dei limiti previsti nella legislazione vigente;

affinché le competenti autorità vengano adeguatamente sensibilizzate ad accelerare tutte le iniziative idonee a rimuovere l'abuso in questione;

affinché vengano emanate disposizioni che permettano la demolizione in danno degli impianti abusivi che possono determinare un danno alla salute degli abitanti;

affinché vengano invitati i comuni a una rigorosa verifica della regolarità dell'installazione degli impianti di radiotrasmissione presenti al fine di contrastare fenomeni di abusivismo particolarmente gravi in quanto potenzialmente nocivi per la salute delle popolazioni residenti.

(4-00768)

RISPOSTA. — Nel rappresentare che i problemi riportati nell'atto di sindacato ispettivo investono questioni di prevalente competenza delle Autorità locali (Regione, Provincia, Comune), si informa che, tuttavia, è stata avviata l'istruttoria per l'acquisizione dei necessari elementi informativi.

L'Arpa Molise ha fatto pervenire una relazione tecnica sulle misurazioni di campo elettromagnetico eseguite sui recettori interessati dalle emissioni generate dagli impianti citati nell'interrogazione. Dall'indagine tecnica è risultato che gli impianti di cui trattasi sono conformi alla vigente normativa nazionale che disciplina la materia (decreto ministeriale n. 381/1998).

Si assicura l'interrogante che, una volta acquisiti gli eventuali ulteriori elementi, 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 degli artt. 131 e 148 dei regolamenti, rispettivamente, della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica.

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

ZACCHERA. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:*

la nostra rappresentanza diplomatica in Perù è limitata all'ambasciata di Lima e relativi uffici consolari;

più volte la nostra comunità ha richiesto una maggiore presenza consolare tenuto anche conto che su Lima si concentra una notevole mole di lavoro, confermata dalle file che si formano già in piena notte davanti agli uffici consolari ed al fatto che vengono presi appuntamenti a grande distanza di tempo per l'impossibilità di disporre di personale in numero adeguato;

era attivo al Callao — il porto di Lima — un consolato onorario italiano che è rimasto operativo fino alla morte del titolare, struttura che — sia pur modesta — potrebbe dare un significativo aiuto al lavoro degli uffici di Lima —:

se non ritiene il Ministro interrogato che sia urgente affrontare il problema della nostra rappresentanza diplomatica in Perù ed in questo senso se non si ritenga opportuno riaprire il consolato onorario al Callao e/o in altri centri del paese sudamericano. (4-01481)

RISPOSTA. — La riapertura del Consolato onorario in Callao (Perù) viene valutata favorevolmente, in considerazione del fatto che la nostra rete diplomatico-consolare in America Latina è generalmente soggetta a considerevoli carichi di lavoro, con conseguenti disagi per gli utenti in termini di attesa, a causa delle non sufficienti risorse impiegate.

In particolare, la provincia di Callao riveste un'importanza rilevante poiché ospita le strutture portuali che servono la capitale del Paese.

Tuttavia, occorre far presente che il capitolo di bilancio competente per i contributi agli uffici onorari (cap. 1280) ha subito, negli ultimi anni, pesanti decurtazioni a fronte di un continuo incremento del numero degli uffici, e che lo stanziamento per l'anno 2001 è stato ulteriormente ridotto del 10%.

Tale situazione ha provocato notevoli difficoltà in tutta la rete onoraria, ed in particolar modo in America Latina, dove gli uffici onorari, che svolgono un'attività di supporto di grande rilevanza, devono operare con contributi talvolta irrisori.

Pertanto, pur non sussistendo elementi ostativi alla riapertura del Consolato onorario di Callao, in mancanza di un aumento

dello stanziamento per il 2002 destinato alla rete dei consolati onorari, l'unica possibilità per la riapertura del Consolato onorario di cui trattasi sarebbe quella di una riduzione delle somme erogate agli altri uffici onorari già operanti in Perù.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Mario Baccini.