

risulta ancora fissata, dalla suddetta Sezione I del TAR del Lazio, la data per la discussione del medesimo ricorso —:

se, alla luce di più accurati ed attenti accertamenti, dovesse risultare, contrariamente a quanto comunicato con la richiamata nota del 28 marzo 2002, che dinanzi alla I Sezione del TAR del Lazio pendono ricorsi che vedono l'Istat nella veste di resistente o anche ricorrente, il Ministro interrogato, cui, come è noto, spetta il compito di vigilare sullo stesso Istat intende invitare l'Ente in questione ad interrompere immediatamente il rapporto di consulenza con il citato magistrato, dottor Eugenio Mele;

inoltre, qualora il predetto accertamento desse esito positivo, quali provvedimenti si intendono adottare a carico di quegli Uffici che hanno fornito le errate informazioni sulla base delle quali il Ministro interrogato dato riscontro all'atto di sindacato ispettivo di cui in premessa;

infine, se il motivo per il quale il ricorso rubricato al n. 14623/97, pendente dinanzi alla ridetta Sezione I del TAR del Lazio, a tutt'oggi, non sia stato ancora discusso, nonostante siano decorsi cinque anni dalla sua proposizione, sia da attribuire ai molteplici incarichi del magistrato in questione, dottor Eugenio Mele, che, oltre ad essere in forza alla I Sezione del Tar del Lazio e consulente giuridico dell'Istat è, come evidenziato dal Ministro interrogato, « docente in istituti universitari e post-universitari. (4-02761)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

è preoccupante la situazione, riportata più volte anche dai quotidiani locali,

che sono costretti a vivere gli abitanti di Cogolo in Val di Pejo, piccolo comune del Trentino-Alto Adige/Sudtirolo, a causa di un movimento franoso che sovrasta l'abitato;

questi movimenti franosi sono conosciuti in valle da quasi ottant'anni, periodo in cui iniziarono i lavori di traforo della montagna che sovrasta l'abitato di Pejo e che poi hanno portato alla realizzazione, attraversando il costone geologicamente instabile della montagna, di condotte forzate Enel per la distribuzione d'acqua raccolta da un bacino artificiale di nome Pian Palù (in tal senso ne parla Don Fortunato Turrini ne *LaVal* periodico della Val di Sole); da sempre perciò la frana viene controllata giornalmente dagli addetti del comune e periodicamente dai tecnici della provincia autonoma di Trento;

tuttavia, a differenza del passato quando si muoveva solo in coincidenza di forti precipitazioni o nevicate per lo scorrere dell'acqua sotto la grande massa in movimento fatta di « materiale sciolto » del versante montano di Pejo paese, oggi questa frana continua a scendere pericolosamente e inesorabilmente al ritmo di 2-3 millimetri al giorno in direzione della valle, verso l'abitato di Cogolo, anche se non piove; non solo, evidenti ed allarmanti sono gli effetti del terreno in movimento: grosse crepe si sono aperte nei muri di sostegno della strada provinciale;

per questo motivo i tecnici del servizio geologico della provincia di Trento hanno iniziato in questi giorni lavori di ispezione alle condotte forzate della centrale Enel di Pian del Palù e ne hanno fermato le turbine, sospettando che la causa di questo movimento franoso possa essere imputabile a perdite d'acqua delle condotte;

l'esplorazione delle condotte è l'ultima di una serie di ispezioni già compiute alle finestre e al resto dell'impianto idroelettrico e che non hanno dati risultati, non essendo stato riscontrato nulla di ano-

malo; al 1983 risale però l'ultimo controllo ufficiale delle condotte, proprio in coincidenza di una ripresa della frana;

intanto, è in fase di definizione un sistema di controllo automatico della frana, con l'installazione di una rete di sensori collegati ad un computer centrale capace di leggere e analizzare ogni movimento franoso, sistema che però, comprensibilmente, non riesce a tranquillizzare gli abitanti della valle che si sentono costantemente minacciati e in pericolo per questi anomali movimenti del terreno —:

se sia a conoscenza della situazione descritta in premessa;

quali iniziative intenda assumere affinché al più presto si possano effettivamente conoscere le cause di questi pericolosi ed anomali movimenti franosi;

quali iniziative intenda assumere per garantire l'assoluta tranquillità ed incolumità alle comunità interessate da questa frana, anche alla luce del fatto che purtroppo e più volte l'Italia ha vissuto immense tragedie a causa dell'imperizia e della superficialità nel valutare situazioni a rischio idrogeologico — vedasi da ultima la frana del paese di Ladrone (Trento) —.

(5-00866)

MOLINARI, ADDUCE, BOCCIA, LETTIERI, LUONGO e POTENZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sui treni Eurostar 450 Roma-Potenza-Taranto e viceversa è stato soppresso il servizio « buongiorno » presente invece su tutti i treni Eurostar 450 e 500 che viaggiano sulla rete nazionale;

si tratta di un servizio che è previsto nel costo del biglietto e che quindi non si comprendono le ragioni di una soppressione in considerazione anche del costo sostenuto dai viaggiatori;

ancora una volta gli utenti del sud e in particolare della Basilicata vengono pe-

nalizzati evidenziando una differenza sostanziale tra costo sostenuto e servizio erogato da parte di Trenitalia;

in linea di principio il nuovo tariffario delle FS dovrebbe ispirarsi al meccanismo della incentivazione all'utilizzo del treno come mezzo di trasporto;

l'assenza di servizi pur compresi nel prezzo del biglietto nonché la presenza di materiale rotabile non certo adeguato agli *standard* così ampiamente reclamizzati di certo non favoriscono l'incremento dell'utenza lungo la tratta in oggetto —:

quali iniziative intenda promuovere il Governo affinché vengano individuate le ragioni di questa soppressione e la loro rimozione ripristinando il servizio « buongiorno Trenitalia » sull'Eurostar 450 Roma-Potenza-Taranto. (5-00869)

DUCA, CALZOLAIO, GIACCO e ABONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge 24 dicembre 1993, n. 560 reca norme per la vendita degli alloggi di proprietà della società FS SpA;

la legge finanziaria 1999 ha consentito a FS SpA di vendere fino al 100 per cento del patrimonio immobiliare abitativo;

a distanza di anni gli inquilini degli alloggi ubicati nelle case cantoniere e fermate impresenziate delle linee ferroviarie Civitanova Marche-Albacina e precisamente ai chilometri: 1+020, 2+164, 3+558, 4+674, 8+740, 15+778, 22+181, 24+975, 28+156, 29+136, 30+269, 31+764, 33+855, 35+160, 38+319, 38+739, 45+353, 46+052, 46+832, 54+815, 57+242, 60+253, 74+002 e Fabriano Pergola e precisamente ai chilometri: 0+918, 1+666, 2+760, 4+858, 6+860, 12+157, 14+589, 15+593, 16+694, 17+838, 31+272, non hanno ancora potuto esercitare l'acquisto degli immobili sui quali abitano da decenni;

in larga parte si tratta di pensionati che vorrebbero definire la propria posizione patrimoniale in modo da affrontare serenamente e dignitosamente la propria vita —:

se e quali cause ostative hanno finora impedito la vendita da parte della società Metropolis e quando potranno esercitare il diritto loro spettante in base alla citata legge n. 560 del 1993. (5-00871)

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

come è noto, nella società Trenitalia il trasporto merci è assegnato alla « Divisione Cargo »; e quest'ultima sul territorio è organizzata operativamente in « stabilimenti », che al loro interno effettuano il trasporto tramite gli « Impianti Trazione Cargo » (ITC), che dispongono dei macchinisti, quale forza lavoro necessaria per il funzionamento dei treni;

nella regione Puglia il territorio dipende dallo stabilimento cargo di Bari, nel cui ambito la gestione dei macchinisti è affidata all'impianto trazione cargo di Taranto, il quale è assegnatario di circa trecento persone, distribuite nell'ambito dello stabilimento e si occupa sia della effettuazione dei treni che della formazione professionale del personale, compreso il suo continuo aggiornamento;

sebbene i risultati operativi dell'ITC siano stati di assoluto rilievo, tanto che gli indici di produttività dei macchinisti gestiti sono al vertice di categoria in Trenitalia, è ormai in corso nella regione pugliese un processo di riorganizzazione del lavoro, attivato unilateralmente e subordinatamente dalla divisione cargo — stabilimento di Bari — attraverso la consumazione di quello che ad avviso dell'interrogante si configura come un autentico scippo dell'ITC alla città di Taranto, unico caso in Italia, per allocarlo a Bari;

questa è l'ennesima sottrazione all'area ionica di attività del gruppo ferrovie

dello Stato che vengono trasferite nel capoluogo regionale; senza dire del depotenziamento dell'officina di riparazione dell'Unità Materiale Rotabile (carri e locomotive);

tutto ciò accade, sebbene sia condiviso da tutti l'obbiettivo di ridurre il traffico su gomma per privilegiare quello ferroviario, e nonostante la presenza in Taranto:

a) del più grande stabilimento siderurgico d'Europa, che è cliente Cargo;

b) della più grande base navale del Mediterraneo;

c) di una raffineria priva di raccordo ferroviario;

d) di un molo polisetoriale di 1 milione di mq;

nonostante l'insediamento nel porto Taranto di un grande operatore commerciale come « Evergreen », alle cui ampie e crescenti esigenze, importanti per le ricadute di sviluppo e di occupazione, bisognerebbe invece prestare ogni attenzione e la massima disponibilità —:

quali motivazioni, di organizzazione e di economicità, abbiano potuto determinare la grave decisione di trasferire a Bari l'ITC di Taranto; e se, attese anche le eventuali ripercussioni sulla qualità del servizio, non si ritenga opportuno e doveroso prospettare alla società Trenitalia un ripensamento di tale condotta, che appare essere l'ennesima decisione penalizzante, ed obiettivamente provocatoria, per il disastroso territorio ionico.

(5-00874)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

i collegamenti marittimi tra i comuni di Carloforte e Portovesme sono garantiti dalla società di navigazione Saremar che

utilizza le motonavi « Sibilla » e « Vesta » con un capacità di trasporto di oltre 80 macchine;

tale collegamento, risulta di fondamentale importanza perché trasporta pendolari e, al momento, camion e mezzi pesanti impegnati nei lavori portuali che interessano il comune di Carloforte;

si stanno registrando notevoli disagi per la collettività a causa della momentanea indisponibilità della motonave « Sibilla », già da alcune settimane, a causa dei lavori di manutenzione programmati;

la società di navigazione Saremar ha provveduto a sostituire la motonave con un traghetto molto più piccolo che non riesce, però, nonostante sia stato mantenuto il numero delle corse, a smaltire la mole di traffico presente sulla corsa tra i comuni di Carloforte e Portovesme;

analoghi problemi si erano presentati nei collegamenti tra i comuni di S. Teresa di Gallura e Bonifacio, cui la Saremar ha provveduto sostituendo la nave in manutenzione con un'altra avente le stesse caratteristiche e capacità di trasporto —:

se non ritenga opportuno intervenire in tempi rapidi presso la Saremar al fine di consentire che il servizio di trasporto tra i due comuni citati ritorni ad essere svolto in condizioni che non risultino disagiate per la collettività e soprattutto in condizioni di massima sicurezza, sollecitando la società di navigazione, come richiesto, peraltro, anche dalle autorità cittadine e dagli stessi marittimi della Saremar, a sostituire la motonave « Sibilla » con altra dalle stesse caratteristiche o ad impiegare la motonave « Vesta » con un doppio equipaggio. (4-02747)

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

a Sant'Agata di Militello vi è la più grande flotta peschereccia della provincia di Messina;

il porto di Sant'Agata è l'unico porto peschereccio nell'area;

l'attività di pesca qui condotta è di fondamentale importanza socio economica per il comune di Sant'Agata e per l'economia ittica dell'intera costa tirrenica della provincia di Messina;

i pescatori di Sant'Agata sono già fortemente penalizzati dai nuovi regolamenti comunitari essendo prevalentemente dedicati alla pesca con reti pelagiche derivanti, proibite da quest'anno, ed al bianchetto, proibito dal prossimo anno;

è in pieno sviluppo l'attività di maricoltura in gabbia ed esercitando tale attività un importante ruolo nella riconversione dei pescatori e conseguentemente sull'economia ittica;

la crescente vocazione turistica dell'area relativamente alla fruizione del mare si concretizza attraverso lo sviluppo di pescaturismo ed ittiturismo, l'incremento della nautica da diporto, sia locale che di transito, o di attività balneari ed ad esse collegate così come lidi e spiagge attrezzate;

per l'area, anche per i motivi precedentemente riportati, acquisti un rilievo sempre maggiore la gestione dell'area demaniale —:

se non si ritenga opportuno trasformare la delegazione di spiaggia di Sant'Agata di Militello, afferente alla capitaneria di Porto, Guardia Costiera di Milazzo, in un ufficio circondariale marittimo, afferente sempre alla medesima capitaneria, in quanto tale trasformazione potrebbe garantire una maggiore e migliore assistenza alla marineria di Sant'Agata ed una più attenta presenza sul territorio, consentendo, infatti, un più rapido espletamento delle pratiche e degli obblighi da parte degli operatori della pesca e un potenziamento dell'attività di vigilanza, controllo e gestione del demanio marittimo e delle attività produttive e ricreative ad esso connesse. (4-02749)

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

al signor Cofano Giuseppe, legale rappresentante del Bar-Ristorante « Al Molo da Peppe » nella città di Pesaro, viene riscontrata una occupazione abusiva su suolo dell'area demaniale marittima per metri quadri 10,58;

lo stesso Cofano Giuseppe non ha mai contestato l'infrazione il cui calcolo dell'indennizzo viene quantificato dalla Capitaneria di porto di Pesaro in lire 31.740;

il periodo di abuso decorre dal 1° gennaio 1991 al 21 gennaio 1999;

il signor Cofano ha saldato sistematicamente tutti gli anni una cifra superiore di gran lunga al canone minimo applicabile in virtù del suolo occupato;

nell'anno 1999 ha saldato una somma pari a circa lire 3.500.000 quando il canone minimo è di lire 500.000;

per la sola eccedenza di lire 31.740 all'anno gli viene contestato un indennizzo aggiuntivo di lire 9.000.000 —:

se indipendentemente dal caso in esame sia credibile un calcolo della multa tale da far lievitare la cifra di lire 31.740 a lire 9.000.000;

se sia lecito in questo calcolo aggiungere annualmente la tassa minima quando l'eccedenza è solo di metri quadri 10,58;

se non ritenga opportuno dare indicazioni di calcolo diverse alle capitanerie di porto. (4-02754)

* * *

INTERNO

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

l'operazione « Moschea », avviata dalla procura di Napoli già nel 1995 e

conclusasi il 23 marzo 2002, dopo una lunga serie di indagini ed intercettazioni ha portato all'emissione di una sentenza di condanna da parte del tribunale di Napoli per quattordici algerini appartenenti al fronte islamico di salvezza;

le indagini della procura di Napoli hanno individuato quale base da cui la cellula integralista impartiva gli ordini e all'ombra della quale venivano predisposti i piani, la Moschea del corso Arnaldo Lucci a Napoli;

le accuse contestate ai quattordici algerini del FIS, tra cui spicca il nome del vice-imam della comunità mussulmana napoletana, Yacin Amhed, vanno dalla falsificazione dei documenti, all'associazione sovversiva al commercio di armi tra il Nord Africa e l'Europa;

a fronte di tali evidenti prove giudiziarie, la Moschea non può più essere considerata un centro di culto ma una base di preparazione e copertura di attività illecite e terroristiche;

in risposta ad un interpellanza urgente, in data 14 febbraio 2002 il Governo chiedeva di circostanziare maggiormente gli episodi citati di applicazione in Italia della legge islamica;

i dati riportati si riferivano ad un fatto accaduto ad Eboli nel gennaio scorso e riportato dal settimanale *Panorama* nell'edizione del 7 febbraio 2002. Nell'articolo « arriva in Italia la legge del Taglione » viene descritta la vicenda di Omar, giovane algerino di ventitré anni cui sono state amputate le dita della mano destra come prescritto dalla Sharia in caso di furto;

il medesimo settimanale riporta la testimonianza diretta di un medico di Trapani che più volte ha curato mussulmani che avevano subito amputazioni deliberate ed effettuate dalla locale comunità religiosa islamica —:

se, alla luce della sentenza citata in premessa, si intendano adottare misure di