

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

l'Associazione tra i familiari delle vittime della strage alla stazione di Bologna del 2 agosto 1980, ha ricordato che dal rapporto sulle attività di Polizia del 2001 si legge: « La ricerca di latitanti finalizzata alla cattura di soggetti, responsabili di delitti atroci e da anni irreperibili, ha portato all'arresto a Madrid di Pasquale Belsito, già militante di spicco dei NAR. L'operazione si è svolta in collaborazione con la Polizia spagnola »;

il 30 giugno 2001 l'UCIGOS in collaborazione con la polizia spagnola individua e arresta a Madrid l'ultimo dei latitanti dei Nuclei Armati Rivoluzionari, Pasquale Belsito e che gli inquirenti lo cercavano dal 5 dicembre 1981;

durante la sua lunga latitanza Belsito ha compiuto anche due vere e proprie « esecuzioni » nei confronti di estremisti di destra sospettati di aver collaborato con la polizia. Si tratta di Luca Perucci e di Mauro Menucci. Per entrambi gli omicidi, Belsito è stato condannato all'ergastolo;

un altro ergastolo è stato inflitto all'ex terrorista per aver partecipato ad un conflitto a fuoco a Roma, sempre nell'81, durante il quale persero la vita l'agente di polizia *Ciro Capobianco* e il terrorista *Alessandro Alibrandi*. Così come è stato condannato, in contumacia, al carcere a vita dal tribunale francese per aver ferito gravemente un agente della polizia d'oltralpe durante una rapina. Inoltre Belsito ha avuto sette anni di reclusione, invece, per concorso nell'omicidio del sostituto procuratore di Roma *Mario Amato*;

la sigla NAR è responsabile di fatti criminali e della strage alla stazione di Bologna del 2 agosto 1980;

dal 30 giugno 2001, Pasquale Belsito è attualmente detenuto nel carcere di massima sicurezza di Madrid e che poche settimane dopo il suo arresto, ha fatto filtrare dal carcere la sua volontà di collaborare con gli inquirenti sui fatti avvenuti dal 1977 al 1981;

al momento non risulta che il Governo italiano abbia chiesto l'estradizione di Belsito nel nostro paese, nonostante i recenti accordi anti-terrorismo Italia-Spagna e Italia-Francia;

il ruolo di primo piano di Belsito nella galassia terroristica della destra eversiva, potrebbe svelare alcuni fatti rimasti ancora irrisolti. In particolare dopo la riapertura dell'inchiesta sull'uccisione dei due giovani milanesi *Fausto Tinelli* e *Lorenzo Iannucci*, e le numerose inchieste e istruttorie ancora in corso sui mandanti della strage di Bologna e sugli esecutori e i mandanti sulla strage di Piazza della Loggia a Brescia;

l'interrogante raccogliendo la richiesta dell'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Bologna —

se non intenda procedere al più presto alla richiesta di estradizione di Belsito, utilizzando anche il recente accordo tra Italia e Spagna. (3-01411)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

PECORARO SCANIO e LION. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

nel mese di luglio 2002, a Rometta Marea (provincia di Messina), il deragliamento della « Freccia della Laguna » provocava numerosi morti e feriti, destando profonda commozione e preoccupazione nell'opinione pubblica e procurando l'interruzione per un lungo periodo della tratta ferroviaria, sia per il sequestro dei vagoni e dell'area interessata, disposto dalla magistratura, sia perché la tratta è, tutt'oggi, a binario unico;

la sciagura è stata attribuita a difetti di natura tecnica e negligenza nella manutenzione ordinaria e straordinaria della

tratta ferroviaria, così come emerso dalle indagini della magistratura, che ha emesso avvisi di garanzia;

le inchieste per individuare cause e responsabilità rimangono tuttora in corso, pur essendo stata attribuita ad inefficienza nella tenuta delle staffe e dei bulloni, che mantengono in sede i binari, la causa del deragliamenti;

l'accaduto, in ogni caso, è strettamente connesso alle gravi carenze riscontrate nella manutenzione della linea ferrata e nella vetustà dell'unico binario costituente la tratta Messina-Palermo e che la rete ferroviaria siciliana, pertanto, rimane in attesa di completamento, per quanto concerne il raddoppio del binario (Messina-Milazzo; Patti-Castebuono; eccetera);

il mancato completamento dell'intera rete ferroviaria siciliana rappresenta un grave pregiudizio nello sviluppo complessivo della regione, nell'adeguamento e nella modernizzazione dei trasporti, per le legittime aspettative dei cittadini e dell'opinione pubblica;

l'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, nel suo intervento, in occasione della recente Fiera del Levante di Bari, ha annunciato ingenti investimenti per l'attuazione di un nuovo progetto di Alta velocità e Alta capacità, relativamente alle tratte ferroviarie Messina-Catania e Catania-Palermo e che in tale progetto la previsione di spesa, per la sola realizzazione della tratta Patti-Castebuono, supera i 4 milioni di euro;

una buona parte degli investimenti inseriti nel contratto di programma 2001-2005, nonché nella legge obiettivo, da Cimoli presentati come novità, in effetti fanno parte di una progettualità non nuova ed anzi in fase già avanzata, come il progetto Alta velocità Palermo-Agrigento e gli interventi del nodo metropolitano di Palermo;

desta viva preoccupazione quanto verificatosi lungo la linea ferroviaria Messina-Catania, nei giorni seguenti il deraglia-

mento di Rometta Marea, dove gruppi di villeggianti, come riportato dalla stampa, recandosi al mare nei pressi di Scaletta Zanclea, avrebbero notato alcuni bulloni della linea ferroviaria non adeguatamente avvitati;

i turisti, ricordando quanto accaduto lo scorso mese di luglio a Rometta Marea, avrebbero avvisato i carabinieri, i quali a loro volta avrebbero allertato l'ufficio tecnico delle Ferrovie, che avrebbe fermato il traffico ferroviario sulla tratta, per eseguire controlli e verifiche;

pur giudicando encomiabile il gesto dei villeggianti, ciò è da ritenere oltremodo preoccupante, considerando incredibile che occhi inesperti siano in grado di cogliere anomalie tanto vistose quanto gravi, che sfuggirebbero — invece — a chi ha il compito di sorvegliare e verificare l'efficienza dell'intera linea ferroviaria e in particolare della tratta in cui si è verificato, proprio per analoghe ragioni, il recente disastro, costato la vita a 8 persone e provocato 42 feriti;

la recente ufficializzazione della Circolare sugli appalti, facente seguito al cosiddetto « decreto taglia-spese », voluto dal ministero dell'economia, a conclusione dell'iter di approvazione dell'attuale decreto da parte del Parlamento, sulla base del quale l'amministrazione si riserva di adottare tutte le misure necessarie per verificare la certezza nella disponibilità delle risorse;

nella Circolare del Ministro delle infrastrutture (successivamente ritirata) viene fatto specifico invito alle Ferrovie dello Stato e agli enti locali di sospendere gare e contratto, in attesa di una verifica di disponibilità dei fondi —:

se il Governo intenda provvedere, ed in che tempi, al completamento del doppio binario sulle dorsali Messina-Palermo e Messina-Siracusa, considerato che la realizzazione dell'opera è attesa da circa trent'anni e che, comunque, tale completamento non può che essere considerato assolutamente prioritario rispetto agli in-

terventi annunciati da Cimoli, unitamente ad un piano straordinario di manutenzione dell'intera rete FS, con la messa in sicurezza della stessa. (4-03947)

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

il 10 settembre 2002 il mercantile Jolly Rubino, battente bandiera italiana e appartenente alla compagnia genovese Ignazio Messina, si è arenato senza equipaggio sulla costa sudafricana due chilometri a nord del faro di St. Lucia, nelle vicinanze del St. Lucia Wetland Park, un parco ecologico dichiarato patrimonio dell'umanità e protetto dall'UNESCO, in quanto santuario di migratori e di rare piante lagunari;

la Jolly Rubino, che aveva segnalato martedì 10 settembre 2002 l'avaria, provocata da un incendio a bordo, era salpata da Durban ed era diretta a Mombasa con un carico misto, che comprendeva, secondo alcune fonti, 1.300 tonnellate di carburanti e di nafta, secondo altre (TGCOM) 370 *containers* e 1700 rotoli di acciaio caricati in Sudafrica, mentre secondo altre ancora (*Marcon International Inc.* ed altre) 1100 tonnellate di olio combustibile e 225 tonnellate di gasolio e un quantitativo imprecisato di sostanze pericolose (metanolo e fenolo);

dalla falla apertasi nella chiglia della Jolly Rubino continuano ad uscire combustibile e sostanze chimiche, e controllando la bolla di carico risultano scomparse, quindi presumibilmente cadute in mare a causa dell'inclinazione delle nave, circa 70 bidoni di plastica contenenti sostanze altamente tossiche che sono un grave pericolo per l'ambiente e per la floridissima industria turistica locale, ma soprattutto per la salute della popolazione costiera;

dopo un primo inutile tentativo di disincagliare il mercantile, reso impossibile dall'incendio che continua a divam-

pare nella sala macchine, sono cominciate le operazioni di pompaggio del carburante rimasto nei serbatoi verso una nave cisterna;

sulla rotta Genova-Sud Africa il Gruppo Messina oltre alla Jolly Rubino, varata nel 1978 e quindi obsoleta e non indicata al trasporto di sostanze pericolose, ha in servizio altri tre vettori la Jolly Marrone, Smeraldo e la Turchese, il nome delle quali insieme a quello della Jolly Rubino viene richiamato in una serie di inchieste sul traffico illecito di rifiuti diretti al porto di La Spezia e alle discariche abusive di Pittelli, e nelle relazioni della Commissione Bicamerale sui Rifiuti nel 1997;

già nel settembre del 1987 la Jolly Rubino fu oggetto di interrogazioni parlamentari che chiedevano indagini sul reale carico della nave, sospettata di essere utilizzata per traffici di armi verso l'Iraq;

alcuni mesi più tardi un'altra interrogazione presentata dai Verdi incaricava il Governo di verificare un sospetto traffico incrociato di armi da una parte e di rifiuti tossici verso la Nigeria dall'altra;

nel 1990 un'altra nave del Gruppo Messina, la Jolly Turchese, fu al centro di indagini per un presunto coinvolgimento nel trasporto verso l'Iraq di componenti del « supercannone » che Saddam Hussein voleva realizzare;

della Jolly Rubino si tornò a parlare nel '91 perché coinvolta nella fuga di un giovane eritreo dall'Etiopia e nel 1994 quando venne sequestrata nel porto di La Spezia con un carico di rifiuti altamente radioattivi che si sospettò provenissero dall'ex Unione Sovietica;

alla luce delle reali e presunte vicende delle navi del Gruppo Messina, le preoccupazioni del Governo sudafricano sono fondate e meritano risposte esaurienti e rassicuranti —:

quale sia la reale composizione del carico della nave in questione;

se il Governo non ritenga necessario nominare una Commissione d'inchiesta integrata tra Ministero dell'ambiente e trasporti che verifichi tutti gli aspetti legati alle cause dell'incidente, al rispetto delle normative internazionali e nazionali sul trasporto di sostanze pericolose e di rifiuti e all'impatto ambientale;

se siano state intraprese iniziative di collaborazione con le autorità sudafricane per l'organizzazione e il finanziamento delle attività di messa in sicurezza del relitto e di disinquinamento dell'area interessata;

quali siano i controlli effettuati sulla flotta mercantile italiana al fine di garantire la sicurezza della navigazione sia per quanto riguarda gli equipaggi sia per quanto riguarda il rischio che carichi trasportati possano provocare inquinamento dei mari e delle coste, e se non si ritenga il caso conoscere dettagliatamente e seguire con particolare attenzione le attività di compagnie armatrici come quella « Ignazio Messina & Co » con un passato di indagini a proprio carico.

(4-03948)

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

le infrastrutture nella regione Puglia continuano ad essere totalmente insufficienti rispetto alle necessità di mobilità e di sviluppo dell'intera area;

la situazione, dopo gli ultimi eventi atmosferici, è andata ulteriormente peggiorando rendendo ancora più difficile gli spostamenti delle popolazioni locali —:

quando si intenda, in particolare, procedere al completamento della circoscrizione sulla strada statale 17, in prossimità dello svincolo di Lucera, dove avvengono, purtroppo, sistematici incidenti e se non si ritenga necessario definire un intervento mirato per l'allargamento e la sistemazione della strada statale che conduce da Lucera a San Severo, che dopo le

ultime inondazioni è diventata totalmente impraticabile. (4-03950)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

in vigore della legge n. 142 del 1990 la formazione delle Unioni era riservata ai Comuni di minore dimensione demografica, ossia con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, e prevedeva alla fine l'obbligo di fusione degli stessi;

il nuovo Testo Unico sulle autonomie locali ha eliminato con l'articolo 32 entrambi i vincoli ed ha portato alla costituzione di Unioni di Comuni di medie e grandi dimensioni, con il risultato di avere le cosiddette « Unioni di carta », il cui scopo è quello di ottenere consistenti contributi dallo Stato e dalle Regioni;

in particolare, il Decreto Ministeriale 1° settembre 2000, n. 318, che stabilisce i criteri di ripartizione dei contributi statali destinati alle Unioni dei Comuni, privilegiando il criterio dell'entità demografica ha di fatto snaturato i principi che avevano ispirato il legislatore a favorire la nascita dei Comuni di piccole dimensioni;

inoltre, secondo la normativa vigente, le Comunità Montane sono Unioni di Comuni e pertanto partecipano anch'esse ai contributi, erogati con criterio demografico, previsti dal decreto ministeriale n. 318 del 2000, depauperando ulteriormente il fondo nazionale a favore delle Unioni;

il continuo prosciugamento di risorse delle « Unioni di carta » pone in gravi difficoltà i piccoli Comuni, che avevano trovato nell'istituto delle Unioni uno strumento importante per assicurare nell'attuale contingenza risorse necessarie per