

quota latte prodotta in montagna e con l'attuazione di specifici controlli per evitare comportamenti impropri;

d) prevedere la comunicazione dei dati produttivi, delle quote, delle compravendite, delle compensazioni alle O.P., la dove nomate per legge regionale;

6) prevedere a carico dei trasportatori, colti senza distinte del latte trasportato, idonee sanzioni, non solo pecuniarie, che li responsabilizzi;

7) favorire la definizione stragiudiziale delle controversie aventi ad oggetto i provvedimenti, in materia di quote latte, precisando i termini e le modalità periodo la presentazione e la decisione dei ricorsi amministrativi;

8) assegnare ai giudici amministrativi la giurisdizione esclusiva sulle controversie in materia di prelievo supplementare, consentendo ad essi di conoscere anche l'opportunità, del contenuto e dell'eventuale revoca del provvedimento impugnato;

9) accentuare le misure di controllo ed il sistema sanzionario in conformità al regolamento (CE) n. 1392/2001 che richiede, tra l'altro, di porre a carico di coloro che non rispettano determinati obblighi comunitari il pagamento « di importo proporzionale al volume di latte (consegnato irregolarmente) e dalla gravità della irregolarità;

10) precisare i criteri per la riassegnazione dei quantitativi di riferimento revocati nelle ipotesi di violazione agli obblighi sulla pluralità degli acquirenti e sulla contabilizzazione delle consegne;

a confrontare nella soluzione, data alle campagne pregresse oltre che con l'Unione europea con le regioni e la filiera produttiva, tenendo conto con rigore, dei comportamenti fraudolenti al fine di garantire un criterio di legalità e di equità;

a verificare le compatibilità della prossima riforma con quanto previsto dalla riforma della PAC;

a verificare la possibilità di un'assegnazione delle quote derivanti dai quantitativi di riferimenti ritirati secondo i parametri e le modalità già utilizzati per la distribuzione dei quantitativi di riferimento supplementari derivanti dall'aumento di quote nazionali ottenute con Agenda 2000;

a promuovere, periodo la soppressione del fenomeno del latte in nero, la costituzione di un'apposita unità di coordinamento tra tutti i soggetti istituzionali responsabili dei controlli amministrativi, fiscali e sanitari, al fine di disporre di una capacità di intervento adeguata alla necessità di reprimere in modo certo e rapido ogni fenomeno di illegalità e di frode a danno dei produttori e dei consumatori.

(7-00199) « Rava, Marcora, Preda, Sedioli, Rossiello, Banti, Borrelli, Meduri, Oliverio, Franci, Ruggeri, Sandi, Santino Adamo Loddo, Monaco, Potenza, Albonetti, Raffaldini, Capitelli, Violante ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

lo stabilimento Imesi di Carini (Palermo) nasce nel 1979 dalla fusione di due aziende di proprietà dell'Espì (Ente siciliano promozione industriale);

nel 1981 l'Efim (Ministero del tesoro) acquista il 51 per cento del pacchetto azionario Imesi, lasciando il 49 per cento all'Espì;

dal 1982 in poi l'Imesi (inserita nel gruppo Breda costruzioni ferroviarie) si

afferma come costruttore di materiale rotabile ed in particolare di carrozze ferroviarie, realizzando una grande quantità di prodotti anche per il mercato internazionale;

nella seconda metà degli anni ottanta il settore delle costruzioni di materiale rotabile inizia a risentire di una contrazione della domanda interna (Fs) e ciò comporta per le 560 unità allora impiegate all'Imesi alcuni periodi di cassa integrazione;

nel luglio 1991 l'Efim, firmando un accordo con la regione Sicilia, rileva il 49 per cento della proprietà dall'Espi, pagando lo stabilimento 1 miliardo di vecchie lire e trasferendo in carico alla regione (Resais) 480 dei suoi dipendenti;

80 dipendenti rimangono per dar vita al rilancio dell'azienda, promesso nell'accordo dalla Breda costruzioni ferroviarie insieme all'assunzione di circa 270 unità, fino a raggiungere un organico complessivo di 350 unità. Le assunzioni in realtà si fermano nel 1992 con un organico fisso a quota 176 unità;

nel luglio 1992 si ha lo scioglimento dell'Efim e lo stabilimento Imesi transita con tutto il gruppo Breda costruzioni ferroviarie in Finmeccanica;

dopo pochi anni si ripresentano i problemi di saturazione del personale, con il ricorso alla cassa integrazione;

sin dal 1996 iniziano a filtrare notizie circa l'intenzione di dismettere lo stabilimento siciliano, che continua a proseguire l'attività pur senza ricevere carichi di lavoro significativi e di lungo respiro;

nel 1999 il nuovo piano industriale Breda prevede la razionalizzazione dei siti produttivi, con la conseguente dismissione di Imesi;

nel 2000 Breda costruzioni ferroviarie individua un compratore per l'Imesi nella figura dell'imprenditore altoatesino Kurt Mayer, che ha da poco acquisito la

Keller di Palermo, ma le vicende giudiziarie del suddetto imprenditore hanno condotto al fallimento della trattativa;

sfumata la vendita, l'Imesi vede arrivare una nuova commessa di ristrutturazione di carrozze ferroviarie, con promessa di un carico di lavoro simile a quest'ultimo per i prossimi anni;

a fronte dell'ennesima assicurazione circa il rilancio dello stabilimento, le maestranze sopportano un altro anno di cassa integrazione;

prima dell'estate 2002 si fanno insistenti le voci sull'esistenza di un nuovo acquirente, lo stesso che rileva la K&M (ex Keller di Palermo);

nel frattempo lo scenario produttivo è sostanzialmente variato: l'AnsaldoBreda (ex Breda costruzioni ferroviarie) ha un notevole portafoglio di ordini acquisendo commesse in Danimarca, Stati Uniti, Norvegia, Spagna, Svezia, Grecia e anche dalle Ferrovie nord Milano a fine dicembre;

pur avendo notevole mole di lavoro per i prossimi anni, mercoledì 15 gennaio l'AnsaldoBreda comunica l'avvio della procedura di vendita dell'Imesi alla Keller elettromeccanica di Villacidro —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per garantire i livelli occupazionali dello stabilimento Imesi, considerato che il destino dei 164 lavoratori appare nebuloso; come, inoltre, il Governo abbia intenzione di intervenire per impedire che, dopo la nota vicenda che coinvolge la Fiat di Termini Imerese, la Sicilia non si trovi al centro di un processo di « disindustrializzazione » che potrebbe avere gravissime ripercussioni economiche e sociali.

(2-00618)

« Cannella ».

Interrogazioni a risposta orale:

BONITO, FOLENA e DI GIOIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle politiche agricole e forestali, al Ministro delle infrastrutture e dei tra-*

sporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

sul finire della scorsa settimana l'intera provincia di Foggia ha subito precipitazioni piovose di eccezionale intensità;

la pioggia ha martellato senza sosta l'indicato territorio per più giorni facendo impazzire i corsi d'acqua, allagando le campagne, interrompendo e dissestando strade e collegamenti ferroviari, cagionando danni enormi all'economia agricola, industriale, turistica e ad ogni infrastruttura —:

quali provvedimenti, ognuno per quanto di propria competenza, intendano assumere, in via di urgenza e per il *medio tempore*, al fine di sostenere le popolazioni colpite, l'imprenditoria danneggiata e le amministrazioni locali in insopportabile difficoltà. (3-01863)

BURTONE, ENZO BIANCO e FINOCCHIARO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

il Presidente del Consiglio dei Ministri, in data 27 dicembre 2002, nel corso della sua visita a Catania e nel comprensorio etneo colpito dal sisma dell'ottobre 2002, parlò di tempi rapidi e di celerità degli interventi finalizzati alla ricostruzione;

il Presidente del Consiglio fece riferimento esplicito alla copertura finanziaria da rinvenirsi tramite la legge sulle grandi opere;

la realizzazione degli interventi di ricostruzione *post* sisma necessità di procedure diverse rispetto a quelle previste per l'impiego dei fondi per la costruzione di infrastrutture prioritarie;

gli enti locali risultano essere ancora in attesa delle procedure da attivare per l'avvio dell'urgente processo di ricostruzione;

questo non è l'unico problema in essere per il territorio catanese, in quanto lo stesso riconoscimento della cenere la-

vica quale calamità naturale non ha trovato ancora sua declinazione concreta in favore delle attività produttive e in particolare del settore agricolo e commerciale colpite dal fenomeno;

anche in questo caso permane l'incertezza delle risorse economiche non definite e del tutto aleatorie rispetto alle esigenze più volte manifestate da enti locali e associazioni di categoria;

rischiano di determinarsi ritardi ingiustificati a danno delle popolazioni colpite dai fenomeni calamitosi;

delle promesse annunciate ancora non si è vista ancora alcuna traduzione in atti concreti;

il 31 marzo 2003 scadrà la sospensione del pagamento degli oneri e dei contributi dovuti nelle aree colpite —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per accelerare il processo di ricostruzione delle zone colpite dai fenomeni calamitosi legati al terremoto e all'attività eruttiva dell'Etna e quali risorse siano state individuate dall'Esecutivo finalizzate a questo obiettivo e se intenda adottare una ulteriore proroga della sospensione dei pagamenti degli oneri dovuti fino al prossimo 31 dicembre 2003.

(3-01870)

Interrogazioni a risposta scritta:

VENDOLA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle politiche agricole e forestali. — Per sapere — premesso che:

le piogge intense che negli scorsi giorni sono cadute nel territorio della provincia di Foggia hanno provocato danni straordinari alle comunità locali e all'economia della Capitanata;

molte strade provinciali, a causa di frane e smottamenti, sono state chiuse al traffico;

alcuni residenti di frazioni particolarmente colpite dagli eventi meteorologici sono stati sgomberati dalle proprie abitazioni;

molti fiumi e torrenti sono straripati provocando un generalizzato allagamento delle campagne circostanti, con la conseguente distruzione di produzioni agricole che, come nel caso della cittadina di Zaponeta, sono la quasi esclusiva fonte di reddito per la comunità —:

se sia stata attivata la procedura per la dichiarazione dello « stato di calamità naturale » a causa dei fenomeni alluvionali che hanno colpito la Capitanata;

quali interventi urgenti si intenda assumere per fronteggiare il disastro che ha colpito l'economia foggiana specie nel suo comparto agricolo. (4-05206)

BULGARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il nostro Paese presenta numerose zone sismiche dove, purtroppo, si sono verificati negli ultimi anni terremoti spesso devastanti; nel corso delle varie legislature i vari Governi hanno approntato piani economici che prevedevano misure economiche di soccorso per le comunità montane a rischio sismico;

tuttavia, in più di una occasione gli stanziamenti programmati per la ricostruzione delle zone terremotate e per la messa in sicurezza delle strutture a rischio si sono bloccati in sede di legge finanziaria;

l'assessore della comunità montana di Montefeltro, comprendente i comuni di Sant'Agata Feltria e Casteldelci, in più occasioni interessato da episodi tellurici anche di rilevante entità, ha recentemente dichiarato sulla stampa locale che i finanziamenti previsti per le ricostruzioni di numerosi stabili colpiti dai sismi del 1997 e 1998, pari a circa 10 miliardi delle vecchie lire, non sono mai stati effettiva-

mente erogati, perché mai contemplati nel bilancio delle varie leggi finanziarie —:

se risulta rispondere a verità quanto affermato dall'assessore della comunità montana di Montefeltro e, in caso affermativo, quali siano state le considerazioni che hanno impedito l'erogazione degli stanziamenti originariamente previsti;

se non ritenga comunque urgente, considerato l'elevato rischio sismico che caratterizza la zona di Montefeltro, prevedere al più presto stanziamenti per far fronte sia alla ricostruzione degli stabili precedentemente lesionati che per la messa in sicurezza, secondo la normativa antisismica, delle abitazioni e delle strutture più vetuste. (4-05209)

ANTONIO PEPE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

le precipitazioni piovose degli ultimi giorni di gennaio 2003 ed in particolare quelle tra venerdì 24 e domenica 26, hanno provocato ingenti danni in diverse zone del sud Italia;

il maltempo ha riguardato particolarmente le zone ubicate lungo la dorsale adriatica tra il Molise e la Puglia, interessando la provincia di Termoli e quella di Foggia;

l'alluvione ha causato notevoli danni al sistema stradale, ferroviario, alle più importanti vie di comunicazione ed alle infrastrutture di ampi territori;

ingenti problemi ha subito il settore agricolo, fango e detriti hanno distrutto intere colture già pronte per la raccolta ed hanno compromesso la crescita delle nuove produzioni già messe a dimora;

stesso dicasi per il settore dell'allevamento dove migliaia di capi sono morti a causa delle avverse condizioni climatiche e dalla impossibilità di alimentarsi;

la situazione igienico sanitaria è fortemente compromessa proprio a causa della difficoltà di ripulire il territorio in

tempi rapidi sia dalle carcasse degli animali sia dai detriti e dal fango e dalla necessità di verificare la potabilità dell'acqua per uso civile;

il sistema industriale delle zone colpite dal maltempo ha subito un danno infrastrutturale considerevole e si trova quindi in ginocchio ad affrontare il rischio di perdere fatturato, manodopera e commesse già acquisite ma non ancora smaltite —:

quali iniziative intendano adottare per fronteggiare la situazione di crisi sopra illustrata e se al fine di meglio affrontare la situazione sopra descritta non intendano attivare le adeguate procedure di emergenza e di calamità che possano garantire un immediato ripristino delle condizioni di normalità con la ripresa delle attività produttive e con il ristoro per i danni subiti dalle popolazioni. (4-05213)

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

negli ultimi anni si sono verificati in numerose città italiane veri e propri crolli strutturali di alcuni edifici scolastici in concomitanza di eventi climatici avversi; in più di un'occasione gli esiti sono stati tragici, determinando la morte di numerosi bambini;

dopo il recente episodio di San Giuliano di Puglia, il ministro ha promesso controlli a tappeto sugli edifici scolastici, con particolare attenzione a quelli di maggiore vetustà, al fine di monitorare lo stato del patrimonio edilizio scolastico;

tuttavia numerosi amministratori locali lamentano scarsa attenzione verso lo stato di degrado delle strutture locali e denunciano la mancanza di controlli da parte delle autorità preposte; in particolare il sindaco di Castel delci, nei giorni scorsi, dopo il terremoto verificatosi tra il 26 e il 27 gennaio 2003, ha dichiarato che gli edifici scolastici del paese non rispetterebbero le norme antisismiche e sono

dunque a rischio di crollo, evenienza resa ancor più drammatica in considerazione della sismicità del territorio —:

se non ritenga opportuno potenziare il piano di monitoraggio avviato dalla protezione civile, intensificando la frequenza e l'estensione dei controlli;

se non ritenga necessario aumentare gli stanziamenti previsti per la messa in campo di tale piano di monitoraggio e per la ricostruzione conforme alla normativa antisismica per quegli edifici che risultassero fuori norma. (4-05219)

GROTTO, BULGARELLI e LION. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'affondamento della *Nicole*, una nave da 2.406 tonnellate di stazza, lunga 118 metri e Costruita nel 1966, ripropone con forza il problema delle cosiddette « carrette del mare », che continuano a solcare un mare chiuso come l'Adriatico;

la nave, che è affondata a due miglia al largo di Numana, davanti alla costa del Conero, ha liberato in mare 3.100 tonnellate di feldspato e un carico di gasolio che ha creato una chiazza larga un paio di miglia e lunga 30 metri;

la capitaneria di porto di Ancona ha comunicato che non ci sarebbe il pericolo di una catastrofe ecologica per le spiagge della riviera del Conero poiché il feldspato è un minerale che si trova in natura e che di conseguenza non sarebbe inquinante, mentre il gasolio, prodotto petrolifero trattato, tende ad evaporare;

la preoccupazione tra i cittadini e gli operatori turistici della zona è, nonostante queste rassicurazioni, molto elevata;

la *Nicole* era partita da un porto turco ed era diretta a Porto Levante e l'affondamento, dai primi rilievi, sarebbe stato determinato da una grave carenza strutturale della nave;

sulle « carrette del mare », dopo l'ultimo disastro ecologico davanti alle coste della Spagna, si è riaperto un dibattito forte nell'intera Europa e, va ricordato, che la stessa Comunità europea ha più volte richiesto che siano previste, in caso di disastro, dure sanzioni penali per l'armatore, per il proprietario del carico e per la società di classificazione della nave —:

quali siano i risultati dell'inchiesta amministrativa in merito all'affondamento della nave *Nicole* e quali i danni effettivamente prodotti dai materiali, dalla stessa, liberati in mare;

se non si ritenga che, nonostante l'aumento delle ispezioni e dei controlli sulle navi, sia necessario attivarsi ulteriormente tenuto conto, oltretutto, delle particolari caratteristiche dei nostri mari;

se non si ritenga necessario, visto che la nave era diretta a Porto Levante e che l'affondamento sarebbe potuto avvenire in un'area più vicina alla destinazione finale, di attuare, per quanto riguarda l'intero bacino del Delta del Po (di cui non è necessario ricordare la delicatezza dell'ecosistema), un severo monitoraggio sulle procedure di sicurezza, controllo ed intervento al fine di predisporre, per il futuro, misure più efficaci e programmi di prevenzione più meticolosi;

se non ritenga il Governo opportuno varare un provvedimento d'urgenza per impedire il transito, nei nostri mari, di navi obsolete con carichi inquinanti o pericolosi;

se non ritenga il Governo che sia necessario arrivare, velocemente, alla ratifica delle direttive europee in materia (Erika 1 e Erika 2) che determinerebbero, oltretutto, la possibilità di iniziare un percorso di rottamazione ed incentivazione alla rottamazione degli scafi pericolosi. (4-05226)

NICOTRA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro dell'economia e*

delle finanze, al Ministro delle attività produttive. — Per sapere — premesso che:

la gestione dell'ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente — ENEA — risulta essere tutt'ora carente, tanto è vero che l'ente è retto da un commissario straordinario;

le strutture e il personale dell'ENEA sono in costante agitazione;

le organizzazioni sindacali e i *club*, sia di destra sia di sinistra, dell'ENEA, sostengono che l'ente è ormai alla deriva per le incertezze e le irresponsabilità gestionali;

le suddette organizzazioni auspicano la fine della gestione straordinaria e il celere ritorno alla gestione ordinaria;

questo stato di cose indigna e preoccupa il personale dell'ENEA nelle sue espressioni sindacali e politiche (di maggioranza e perfino d'opposizione) che, in vario modo, avevano chiesto di ritornare ad una gestione ordinaria dell'ente con un consiglio di amministrazione, con un Presidente e con dei programmi di attività certi;

la mobilitazione del personale, dei sindacati e dei partiti puntano a far capire che la ricerca è il motore indispensabile per l'innalzamento del livello tecnologico del Paese e che « c'è da chiedersi se l'attuale dirigenza dell'ENEA saprà fare la sua parte nell'attuazione dei programmi dell'ente » —:

se il Governo intenda raccogliere gli appelli anzidetti e, quindi, se in ottemperanza anche al recente deliberato del TAR del Lazio, riguardante il forzato allontanamento del direttore generale dell'ENEA, intenda restituire con sollecitudine all'ente una normale gestione. (4-05229)

LION, BULGARELLI, PECORARO SCANIO, BOATO, CENTO, GALEAZZI, ABBONDANZIERI, ALBERTINI, CIMA, ZANELLA, CEREMIGNA, BUEMI, INTINI, VILLETTI, PAPPATERRA, COSSA, NICO-

LOSI, MOLINARI, GROTTA, CUSUMANO, MAZZUCA POGGIOLINI e ALFONSO GIANNI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella mattina del 27 gennaio 2003 la nave *Nicole* di 2.406 tonnellate di stazza, lunga 118 metri e fabbricata nel 1966, è affondata due miglia a largo del porto di Numana. La *Nicole* trasportava 3.100 tonnellate di feldspato e 64 tonnellate di gasolio che stanno filtrando in mare ed hanno già creato una chiazza al momento larga circa due miglia e lunga 40 metri;

la zona interessata dall'inquinamento è di fronte al Parco del Conero, una delle zone naturali e ambientali più importanti della riviera Adriatica, ma soprattutto meta annuale di migliaia di turisti;

nelle ore precedenti l'affondamento l'imbarcazione è stata avvicinata da una motovedetta della Capitaneria di porto, insospettata dal fatto che la nave viaggiava sottocosta, nessun controllo diretto è stato però effettuato;

la *Nicole* ha subito nell'ultimo anno 8 ispezioni, da parte delle autorità portuali Russe, Greche e Slovene;

dai risultati delle ispezioni si evince che mentre le autorità portuali Russe e Slovene hanno riscontrato alcune deficienze, le autorità Greche hanno trovato la nave sempre in buone condizioni, nonostante i controlli fossero effettuati a poche settimane di distanza e sia precedentemente che successivamente le ispezioni effettuate nei porti Russi e Sloveni avevano riscontrato deficienze;

soltanto nella giornata del 28 gennaio 2003 è arrivata sul luogo del disastro la motonave *Castalia*, proveniente da Ortona, attrezzata per risucchiare il gasolio rimasto nella stiva della *Nicole* —:

quali urgenti iniziative intendano assumere i Ministri competenti per scongiu-

rare ulteriori e pericolosi incidenti in un mare particolarmente delicato quale l'Adriatico;

per quale motivo la Capitaneria di Porto non abbia provveduto ad un ispezione a bordo della Nave, al momento dell'invio della motovedetta a largo di Numana, in acque territoriali italiane, limitandosi ad accettare le poco credibili assicurazioni dell'equipaggio;

se non si ritenga opportuno varare un provvedimento d'urgenza per impedire il transito di navi obsolete con carichi inquinanti all'interno della zona economica esclusiva italiana;

se non si ritenga di dover concordare con gli stati transfrontalieri un protocollo per garantire e salvaguardare il mare Adriatico dai rischi di inquinamento, che per la sua particolare conformazione di mare chiuso in un mare chiuso, causerebbero conseguenze drammatiche, sia sul piano ambientale che economico;

quali passi intenda fare il Governo italiano per ottenere spiegazioni dal Governo greco circa le inspiegabili discrepanze che, a quanto risulta agli interroganti, risulterebbero nei rapporti di ispezione della nave *Nicole*;

per quale motivo in un porto grande come quello di Ancona, vicino peraltro ad una raffineria, quella di Falconara, non siano presenti mezzi navali idonei per intervenire in analoghe situazioni di emergenza, dal momento che la motonave attrezzata per il risucchio del gasolio è dovuta venire da Ortona. (4-05238)

* * *

AFFARI ESTERI

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

la questione irachena, benché presentata come semplice espressione della lotta