

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI*

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

ormai da oltre dieci anni il comune di Sarmato (provincia di Piacenza) ha richiesto (nota protocollo n. 1417 del 22 dicembre 1992) all'ufficio operativo di Piacenza del Magistrato per il Po la sdemanializzazione del Rio Corniolo, nel tratto compreso tra la strada statale 10 e la via Sacchello;

nella risposta resa in data 22 settembre 1997 all'atto di sindacato ispettivo n. 4-07902 a firma dell'interrogante, il Ministro Costa sostenne che il Magistrato per il Po di Parma era in attesa di ricevere il parere in ordine alla sdemanializzazione, predetta del servizio provinciale della difesa del suolo di Piacenza, essendo il tratto da sdemanializzare di competenza regionale;

nella predetta risposta si leggeva, altresì, che il Magistrato per il Po di Parma avrebbe potuto effettuare il previsto sopralluogo, e quindi emettere il provvedimento di sdemanializzazione dell'area che qui interessa, solo dopo l'acquisizione del parere dell'Autorità di bacino del fiume Po —:

se e quali urgenti iniziative intenda assumere per fare in modo che la sdemanializzazione di che trattasi possa avere finalmente, luogo, atteso che il lungo termine di tempo intercorso dall'avvio della pratica (oltre dieci anni) non costituisce certamente titolo di merito per gli uffici interessati. (5-02076)

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

la legge 5 febbraio 1992, n. 104 « Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione

sociale e i diritti delle persone handicappate » ha disposto, in particolare agli articoli 23 e 24, norme precise per l'abbattimento e il superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e privati;

il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 « Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici » ha ulteriormente formato e vincolato gli interventi edilizi e di ristrutturazione per l'eliminazione delle barriere architettoniche;

recentemente, dopo diversi anni, si è conclusa la ristrutturazione della stazione ferroviaria di Parma;

ultimati i lavori, si sono evidenziate numerose ed ingiustificate carenze dovute alle barriere architettoniche, oggetto, tra l'altro, della denuncia pubblica dell'Associazione Lotta alle Barriere Architettoniche di Parma;

la ristrutturazione della stazione di Parma non ha previsto l'installazione né di ascensori né di montascale, rendendo di fatto impossibile l'accesso alle pensiline dei binari per coloro che sono costretti all'uso della carrozzina;

le biglietterie automatiche, inoltre, sono troppo alte e quindi inutilizzabili per i disabili, così come sono illeggibili, nella parte alta, i tabelloni degli orari;

i bagni riservati ai disabili sono chiusi a chiave, senza nessuna indicazione sull'utilizzo;

le Ferrovie, con un comunicato stampa riportato sul quotidiano locale, hanno giustificato il mancato intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Parma al fine di evitare il rifacimento dei lavori, essendo in fase di progettazione e realizzazione il progetto Bohigas, che interesserà l'area circostante ed interna alla stazione di Parma;

relativamente alle biglietterie e alle plance degli orari, i problemi si sono

verificati a causa di errori di misurazione, mentre per quanto riguarda i bagni per i disabili, sono stati chiusi a chiave per evitare il verificarsi di atti vandalici —:

se il Governo sia a conoscenza della situazione della stazione ferroviaria di Parma;

se non ritenga opportuno che siano verificati in tempi rapidi i lavori eseguiti e sia avviata la modifica del piano, nel rispetto delle norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche;

se infine non ritenga di chiedere che sia individuata con certezza la tempistica necessaria all'abbattimento delle barriere architettoniche nella struttura in oggetto.

(5-02087)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

nel giugno 2000 le Ferrovie dello Stato stipularono un contratto con la De Vizia Transfer SpA per un servizio di « prelievo e trasporto di traverse in legno impregnate con olio di creosoto tolte d'opera e di cumuli di scarti delle traverse medesime, costituenti rifiuti speciali non pericolosi (cod. CER 170201), da avviare a smaltimento o recupero a cura e spesa dell'aggiudicataria »;

il costo complessivo dell'operazione fu stabilito in euro 528.612,58;

l'articolo 2 del contratto (obblighi dell'aggiudicante) prevedeva:

- a) asportazione del materiale;
- b) trasporto del materiale;
- c) avvio allo smaltimento;

punto c), contemplava sia lo smaltimento presso impianti autorizzati, che il recupero del materiale con obblighi, oneri e sanzioni così come previsto dal decreto legislativo n. 22 del 5 febbraio 1997, mo-

dificato dal decreto del Ministro dell'ambiente del 5 febbraio 1998 che prevede il reimpiego, anche dopo eventuale rilavorazione, come opere di sistemazione idraulica e agro-forestale in conformità al punto 9.3.3 lettera b) del citato decreto, escludendo usi quali combustibile domestico o come materia per imballaggi contenenti alimentazione umana ed animale. La De Vizia Transfer SpA, secondo quanto scritto nell'oggetto sociale della società, non era abilitata al recupero di rifiuti di legno indicati all'allegato 1, sub-allegato 1, punto 9 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998;

il punto 9.3 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 individua le traverse ferroviarie impregnate di creosoto, con contenuto inferiore a 250g/Kg di legno, quale materiale da poter avviare al recupero. Attività di recupero preventivamente autorizzata e poi controllata dalla provincia di competenza ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 1997;

la De Vizia non ha mai richiesto l'autorizzazione alla provincia di Avellino, o ad altre province, anzi, ha donato, alla provincia di Avellino, tutte le traverse depositate in un vaso acquifero, parte di un'oasi naturalistica;

per il trasporto, la provincia di Avellino ha pagato 30 milioni di vecchie lire alla De Vizia;

in questo modo la De Vizia ha potuto risparmiare i costi dello smaltimento delle traverse ferroviarie e, nello stesso tempo, ha incamerato 30 milioni delle vecchie lire;

il 23 aprile 2001 l'ASL di Ariano Irpino, visti i danni provocati dalle traverse ferroviarie alle acque dell'invaso, accertava, tramite analisi svolte presso l'Università Federico II di Napoli, che il creosoto presente nelle traverse era superiore a 250g/Kg di legno;

il 21 dicembre 2001, tale materia veniva riclassificata con il codice CER 170204: « legname contenente sostanze pe-

ricolose e, pertanto, soggetto a mutata normativa di trasporto e smaltimento»;

a parere dell'interrogante, il codice CER 170204 si sarebbe applicato prima della stipula del contratto con la De Vizia, se le Ferrovie avessero provveduto a fare analizzare le traverse, che sarebbero, quindi, state classificate come materiale pericoloso da smaltire in apposite discariche;

questa grave inadempienza delle Ferrovie dello Stato ha permesso alla De Vizia un facile guadagno, e contemporaneamente ha provocato un grave inquinamento ambientale, come accertato dal procuratore della Repubblica di Sant'Angelo dei Lombardi (Avellino) —:

se non ritenga di dover chiedere ai soggetti coinvolti nella vicenda di contribuire alle spese per il disinquinamento dell'oasi naturalistica nella quale sono state depositate le traverse ferroviarie.

(4-06570)

\* \* \*

### INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

*Interrogazione a risposta orale:*

MAGNOLFI. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la carta di identità elettronica è stata individuata dal Governo dell'Ulivo come uno strumento fondamentale per la semplificazione dei rapporti fra la pubblica amministrazione e i cittadini, per la trasparenza e per l'efficacia nella trasmissione dei dati personali;

il Governo guidato da Berlusconi ha confermato questa scelta ed è in corso da tempo la sperimentazione per l'emissione delle carte di identità elettroniche presso 20 comuni italiani;

per emettere i nuovi documenti di identità le anagrafi dei comuni sperimentatori devono poter accedere alle banche

dati della MCTC per verificare il perfetto allineamento di tutti i dati personali dei richiedenti;

risulta all'interrogante che il Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici (Direzione generale della Motorizzazione e della Sicurezza) obbliga le pubbliche amministrazioni che fanno domanda per collegarsi al CED del Ministero a pagare, oltre alla cauzione e al canone annuo di abbonamento, un corrispettivo per ogni operazione di accesso alle banche dati;

tali oneri, aggiunti agli investimenti che già i comuni sperimentatori hanno effettuato per la stazione di rilascio, per la formazione del personale, e per tutti i materiali relativi alla nuova carta di identità rappresentano un aggravio ulteriore e improprio per i bilanci della Pubblica Amministrazione —:

se il Governo non ritenga opportuno facilitare i comuni sperimentatori eliminando il corrispettivo unicamente per le operazioni degli Uffici anagrafici riferite al rilascio delle carte di identità elettroniche, con un accordo fra il ministero interessato e il ministero dell'Innovazione. (3-02362)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazione a risposta scritta:*

RIZZO e DILIBERTO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli scorsi anni, fino alla passata stagione balneare, al fine di garantire vigilanza e sicurezza nella stagione estiva, soprattutto in quelle località in cui il flusso turistico impone controlli più mirati e capillari, la Polizia di Stato ha dislocato uomini e mezzi realizzando dei presidi stagionali a carattere temporaneo;

nell'ottica di rispondere sempre più puntualmente alle esigenze di vigilanza e controllo, anche temporanee, emergenti nelle diverse località turistiche, il diparti-