

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

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

sul quotidiano *Alto Adige* del 18 e 19 febbraio 2004 sono riportate dichiarazioni del Ministro in merito alla realizzazione di un casello autostradale in località Laives (Bolzano) secondo le quali «... negli accordi intercorsi fra Governo, Anas, e Autobrennero è prevista la realizzazione del casello autostradale di Laives»;

quello del traffico di attraversamento del centro cittadino è un problema rilevante per la città di Laives e sarebbe auspicabile quantomeno la realizzazione di un accesso autostradale automatizzato per evitare che i mezzi pesanti transitino attraverso il centro cittadino;

quali siano esattamente gli accordi a cui si fa riferimento fra Governo, Anas e Autobrennero, che cosa comportino e quali siano i tempi, le modalità e soprattutto i finanziamenti previsti per la realizzazione dell'opera —:

se esista un piano, un accordo scritto o altro documento che comprovi tali accordi fra Governo, Anas e Autobrennero;

se esista già un incarico, uno studio di fattibilità o uno studio di massima dell'opera. (4-09033)

RISPOSTA. — *Si comunicano i seguenti elementi di risposta forniti dall'ANAS spa.*

In sede di rinnovo della concessione alla Autostrada del Brennero spa, dell'omonima autostrada, l'ANAS ha proposto alcune mo-

difiche al piano finanziario allegato alla nuova convenzione che dovrà essere stipulata, tra cui la realizzazione del nuovo casello di Laives in provincia di Bolzano, con previsione di contributi pari a 15 milioni di euro.

La società stradale fa conoscere, infine, che è in corso il progetto di fattibilità dell'opera.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

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

in data 25 ottobre 2003 un sommergibile a propulsione nucleare dell'Us Navy si è incagliato nella Secca dei Monaci, presso l'isola della Maddalena, in Sardegna, riportando gravi danni;

in seguito all'incidente il comandante del sommergibile è stato rimosso e misure disciplinari sarebbero state adottate nei confronti di altri otto militari statunitensi presenti a bordo del sommergibile al momento dell'incidente —:

se in seguito a tale incidente siano stati effettuati rilevamenti del livello di radioattività presente nelle acque dell'isola e, in caso affermativo, da quale ente siano stati effettuati e quali siano i risultati. (4-08364)

RISPOSTA. — *Secondo quanto riferito dalla prefettura di Sassari, si comunica che*

il Presidio Multizonale di Prevenzione della A.S.L. n. 1 di Sassari effettua costantemente analisi per accertare l'eventuale presenza di radioattività sia nell'aria che nel mare dell'arcipelago di La Maddalena.

I dati sono mensilmente comunicati ai ministeri della salute, dell'ambiente e della tutela del territorio, all'Istituto superiore di sanità, all'APAT, alla regione Sardegna, alla prefettura di Sassari, ai sindaci dei comuni di La Maddalena e di Palau e al comando marittimo militare di Cagliari.

In particolare, si fa presente che il citato Presidio Multizonale, successivamente all'incidente occorso, in data 25 ottobre 2003, presso le isole delle Bisce, al sommergibile "Hartford", citato dall'interrogante, ha eseguito ulteriori analisi in aria, in acqua e su campioni di alghe e sedimenti, escludendo possibilità di rilascio di sostanze radioattive e confermando, quindi, l'assenza di motivi di pericolo per la popolazione e per l'ambiente.

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

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

l'11 settembre 2002 la nave portacontainer *Jolly Rubino* della compagnia genovese Ignazio Messina, di 29.000 tonnellate di stazza lorda, con un carico di 278 container e 1.700 rotoli d'acciaio, salpata da Durban (Sudafrica) e diretta a Mombasa (Kenya), aveva segnalato un incendio a bordo propagatosi dalla sala macchine;

a seguito dell'incendio, divenuto difficile da domare, l'equipaggio, composto da 22 uomini, e dal comandante Claudio Franzetti, tutti italiani, ha abbandonato la nave; il mercantile in avaria si è arenato sulla costa sudafricana a 2 chilometri a nord del faro di Santa Lucia, nelle vicinanze del St. Lucia Wetland Park, un parco ecologico protetto; da immediate e

imprecisate informazioni il carico della *Jolly Rubino* potrebbe aver avuto a bordo diverse sostanze pericolose;

la portacontainer italiana era salpata il 10 agosto 2002 da Genova e aveva raggiunto il porto di Napoli l'11 agosto 2002, il 12 agosto 2002 aveva lasciato il territorio italiano per dirigersi a Durban ed infine il 10 settembre 2002 è salpata da Durban verso Mombasa;

dai lavori svolti nella Commissione bicamerale sui rifiuti della scorsa legislatura risulta che l'Italia è stata la nazione europea di transito per eccellenza di rifiuti tossici, industriali e pericolosi (cosiddette navi « dei veleni ») e tale situazione persiste ancora oggi con navi provenienti dai paesi dell'Unione europea più industrializzati verso l'Africa, il Medio Oriente e l'Asia;

nella precedente legislatura, in un'interrogazione parlamentare presentata dall'onorevole Scalia alla Camera dei deputati (la n. 4-08002 del 26 febbraio 1997) si descriveva il molo di La Spezia come uno dei moli in cui vennero imbarcati rifiuti tossici e nocivi, poi sotterrati nelle spiagge libanesi, e le navi impegnate nel tragitto furono *Jolly Rubino*, *Jolly Celeste* e *Jolly Nero* di proprietà degli armatori Messina;

come risulta sempre nell'interrogazione sopra citata, un altro intricato e misterioso carico interessò sempre la *Jolly Rubino* che in passato fu protagonista di un carico di residui di fonderia e accertati rifiuti radioattivi proveniente dal Sudafrica e diretto in Austria;

nella relazione finale al Parlamento della XIII legislatura, dove si trattano i traffici verso l'Africa, si evidenzia che proprio dai dati acquisiti dalle inchieste sulle « navi a perdere » la stessa Commissione ha segnalato la gravità del persistere del fenomeno dei traffici illegali —:

se non ci si intenda attivare urgentemente per conoscere se le autorità italiane o gli organismi di gestione degli accosti intermedi toccati dalla *Jolly Rubino* abbiano verificato che la portacon-

tainer avesse a bordo solo sostanze pericolose autorizzate comprese nell'elenco dell'Annesso III della Marpol 73/78, la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento;

se sia stato verificato che i « manifesti », contenenti i dati del carico, l'elenco delle sostanze e il numero di *container*, consegnati a Genova e a Napoli (che risulta essere l'ultimo approdo italiano) dal comandante della nave, corrispondano, per quantità dei *container* e tipologia delle sostanze, anche successivamente allo scalo di Durban, al contenuto della nave incagliatasi di fronte alla zona umida di Santa Lucia;

se sia stato appurato che si trattava di residui di lavorazione destinati allo smaltimento o di sostanze chimiche per lavorazioni industriali e quali fossero gli impianti cui erano destinati in Italia e all'estero, visto che a quanto risulta la *Jolly Rubino* doveva toccare ancora un porto italiano (Napoli), per poi dirigersi in Sudafrica (scalo di Durban), Etiopia (scalo di Mombasa), Arabia Saudita (Jedda), Francia (scalo di Marsiglia) e se in questi porti abbia caricato altro materiale e di quale natura;

se sia stato verificato che il materiale pericoloso caricato a bordo sia stato stivato alle opportune distanze nel rispetto delle norme internazionali sulla sicurezza della navigazione;

se siano state compiute verifiche sulla dinamica dell'incidente che ha visto svilupparsi un incendio tanto violento nella sala macchine di una nave a propulsione *diesel*, tale da non consentire ad oggi l'accesso alle stive della nave e la messa in sicurezza della stessa;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritenga necessario nominare una Commissione d'inchiesta ai sensi del codice della navigazione, integrata da esperti nominati dal ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, come è avvenuto nel caso della *Ievoli Sun* affondata nel 2000 nel canale della Manica, che

verifichi tutti gli aspetti legati alle cause dell'incidente, al rispetto delle normative nazionale ed internazionali sul trasporto di sostanze pericolose e di rifiuti e all'impatto ambientale. (4-04384)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde si rappresenta che la motonave RO/RO portacontainer "Jolly Rubino", di proprietà della società Ignazio Messina & C., ha iniziato in data 5 agosto 2002 un viaggio di linea da Marsiglia che l'avrebbe portata sino a Durban in Sud Africa, con successivo ritorno in Italia.*

A Marsiglia sono stati imbarcati 26 contenitori di merci pericolose cui se ne sono aggiunti 11 imbarcati a Genova e 5 imbarcati a Napoli.

Ai sensi della normativa vigente, in questi ultimi due porti, l'agenzia raccomandataria della M/N Jolly Rubino, per conto della società Ignazio Messina, ha presentato alla capitaneria di porto una istanza per l'imbarco dei suddetti contenitori con merci pericolose oltre che un'istanza per il transito dei medesimi contenitori già presenti a bordo.

A tali istanze era allegata la prescritta documentazione dalla quale risultava che:

a) la nave aveva una attestazione di idoneità al trasporto di merci pericolose rilasciata dal R.I.N.A. di Genova il 21 dicembre 2001 e valida due anni;

b) per la merce pericolosa, era indicato il nominativo tecnico, la sua provenienza, la destinazione, la classificazione secondo il Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods), il numero IMO di riferimento, la tipologia dell'imballaggio, il peso e la sigla identificativa dei contenitori in cui era collocata, nonché la indicazione del punto in cui i contenitori stessi sarebbero stati posizionati a bordo per una maggiore tempestività di intervento in caso di perdite e percolaggi (secondo le prescrizioni del Manifesto di carico merci pericolose);

c) esisteva, per ciascuna tipologia di merce pericolosa, la scheda di sicurezza

fornita dal caricatore, concernente le misure da adottare per prevenire o fronteggiare eventuali incidenti e le azioni di carattere sanitario da porre in essere nel caso di contaminazione dei lavoratori.

Valutato che la documentazione fornita dal caricatore, per quanto riguarda le merci pericolose e quella fornita dal vettore, per quanto riguarda il corretto stivaggio a bordo, risultava conforme alla vigente normativa, le capitanerie di porto di Genova e Napoli hanno rilasciato le prescritte autorizzazioni provvedendo ai normali controlli ed alle verifiche circa il rispetto delle condizioni di stivaggio imposte in relazione alle caratteristiche della nave ed alla tipologia delle merci pericolose risultanti dalle certificazioni rilasciate dal caricatore.

A riguardo è emerso che, salvo necessità derivanti da perdite, percolaggi od altri inconvenienti, i controlli e le verifiche effettuati dall'autorità marittima non riguardano l'accertamento della corrispondenza tra le merci pericolose effettivamente stivate nei contenitori e quelle risultanti dalle dichiarazioni rilasciate dal caricatore.

I suddetti controlli e verifiche, infatti, si svolgono nell'ambito delle competenze in materia di sicurezza della navigazione (Safety) attribuite all'autorità marittima, mentre le verifiche ai fini della pubblica sicurezza (Security) e quelle di natura doganale e/o fiscale sono proprie di altre autorità statali quali Dogana e guardia di finanza.

Peraltro, tenuto conto della direttiva di non ostacolare o ritardare irragionevolmente le operazioni commerciali in presenza di documentazione conforme alle normative vigenti, anche tali ultime verifiche non possono che essere eseguite a campione o sulla base di elementi che ne giustificano l'esecuzione. Ciò in considerazione sia del notevole numero dei contenitori che transitano nei maggiori porti, sia del fatto che i contenitori vengono sigillati dallo stesso caricatore prima della consegna al vettore e non possono, quindi, essere aperti se non alla presenza del caricatore e dell'autorità doganale. Le dichiarazioni ri-

lasciate dal caricatore infatti, sono da ritenersi veritiere, sino a prova contraria.

Nel caso di specie, tutti i citati contenitori imbarcati o transitati nel territorio italiano sono stati sbarcati negli scali successivi sino al porto di Durban.

Nel medesimo porto è stata imbarcata, per il viaggio di ritorno, merce varia, autoveicoli e contenitori dei quali 47 contenevano merce pericolosa.

A bordo non vi erano carichi di idrocarburi, salvo 1100 tonnellate di combustibile per i motori propulsivi e per i generatori elettrici di bordo, rispetto ad una capacità massima di 4.500 tonnellate dei relativi serbatoi.

Non si hanno elementi in merito alla natura delle sostanze, alle procedure, alla vigilanza e controlli operati dalle autorità marittime sud-africane, per quanto riguarda l'imbarco dei 47 contenitori di merci pericolose (di cui 5 diretti a Genova per il successivo trasferimento ad Alessandria d'Egitto).

Il giorno 10 settembre 2002 alle h. 20.00 circa, mentre la M/N Jolly Rubino aveva intrapreso da poche ore la navigazione da Durban (Sud-Africa) a Mombasa (Kenia) in presenza di una violenta burrasca, si sviluppava un incendio in sala macchine che diveniva in breve tempo violento ed incontrollabile dall'equipaggio, tanto da costringere il comandante ad ordinare l'abbandono della nave.

Tenuto conto che la tempesta impediva l'uso delle imbarcazioni di salvataggio, l'abbandono della nave da parte dei 22 membri dell'equipaggio è avvenuto senza alcun inconveniente a mezzo di elicotteri della SAR sudafricana.

La nave priva di governo, nonostante i tentativi di intervento di un rimorchiatore intervenuto nell'ambito di un contratto di salvataggio stipulato dalla società Messina con la società olandese SMITH Marine, andava alla deriva per tutto il giorno 11 settembre finendo per piaggiare, sotto l'influenza della burrasca, a sud del faro di Santa Lucia.

Lo scafo, a seguito del perdurare dell'incendio a bordo e per i violenti colpi di mare, subiva il cedimento del fasciame

laterale a circa due terzi della nave verso prora in corrispondenza dei serbatoi del carburante che, in parte, finiva in mare.

L'incendio, inoltre, mantenutosi attivissimo per molti giorni ha comportato la distruzione di parte del carico di merci pericolose trasportato in coperta ed ha impedito a lungo l'intervento delle squadre incaricate di estinguere l'incendio stesso e di bonificare la nave per scongiurare rischi ambientali.

A quanto risulta la società Ignazio Mes-sina ha collaborato pienamente con le autorità sudafricane, che ne hanno dato pubblico riconoscimento, per fornire il necessario supporto amministrativo, tecnico e finanziario, per contenere e limitare le fonti di inquinamento al fine di scongiurare rischi ambientali, nonché per la messa in sicurezza del relitto in attesa di definizione delle successive ipotesi operative da attuare d'intesa con le citate autorità.

Per quanto concerne le circostanze, cause ed eventuali responsabilità dell'incendio verificatosi a bordo della M/N Jolly Rubino, il consolato d'Italia a Durban ha attivato apposita inchiesta sommaria ai sensi dell'articolo 578 del codice della navigazione e 465 del relativo regolamento di esecuzione.

Tale inchiesta sommaria, in applicazione del comma aggiunto dall'articolo 579 del codice della navigazione dal decreto legislativo n. 28 del 2 febbraio 2001 è stata seguita dall'inchiesta formale che, tenuto conto delle obiettive difficoltà dell'autorità consolare a costituire la commissione inquirente, è stata disposta dalla direzione marittima di Napoli, con deliberazione n. 8/03 del 10 gennaio 2003 a cura dell'apposita commissione, ai sensi del 2° comma dell'articolo 580 del codice della navigazione, come sostituito dal citato decreto legislativo n. 28/2001, quale ufficio della nave.

Si fa presente, infine, che i relativi lavori sono in fase conclusiva.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

CENTO. — *Al ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 3 febbraio scorso, si è svolta a Roma, nel quartiere di Tor Sapienza, una manifestazione organizzata dal movimento per la casa e dai comitati contro l'alta velocità, per protestare contro la ripresa dei lavori dell'alta velocità ferroviaria;

durante la protesta, ci sono state tre cariche da parte delle forze dell'ordine, cariche — a detta di molti testimoni — ingiustificate e comunque del tutto sproporzionate, e l'arresto di un rappresentante del movimento dei disobbedienti di Venezia, Gabriele Greco;

il Greco, il cui reato ipotizzato è la violenza e la resistenza a pubblico ufficiale, sarà quindi processato con rito ordinario il 18 giugno prossimo;

secondo le dichiarazioni di Guido Lutrario, uno dei leader dei disobbedienti romani, Gabriele Greco avrebbe subito dei maltrattamenti durante le sue ore trascorse in prigione, e lo stesso Greco, come riporta l'Agenzia Ansa del 4 febbraio, ha dichiarato testualmente « Nel commissariato Prenestino sono stato chiuso nella « stanza volanti » dove c'erano due agenti che mi hanno insultato. Poi i due poliziotti sono usciti ed è entrato un terzo agente ». È stato quest'ultimo, secondo il racconto di Greco, a picchiarlo e che poi lo ha accusato di averlo aggredito. « Mi ha fatto sedere in terra — ha detto — ed ha cominciato ad insultarmi. Se gli rispondevo mi dava pugni in testa e mi colpiva con un asciugamano bagnato. Se entrava qualche altro agente, si fermava. Questo è durato almeno cinque ore »;

Greco ha detto di essere stato poi portato in questura dove, « mi hanno fatto spogliare nudo, con la scusa che avrei potuto impiccarmi con le stringhe o qualche filo dei vestiti, e mi hanno chiuso in una cella per tutta la notte, dove ho dormito in condizioni igieniche disgustose. Quando ho detto che avevo sete mi è stato risposto di bere dal lavandino della cella, dove c'era il cartello « non potabile »;

queste accuse sono di una inaudita gravità, ed esigono l'immediata apertura di un'inchiesta da parte della magistratura e dei vertici della Polizia:

se il ministro intenda accertare se i fatti denunciati corrispondano al vero, aprendo a tal fine un'inchiesta amministrativa, e informando l'autorità giudiziaria di eventuali responsabilità degli agenti e dei funzionari della Pubblica sicurezza rispetto a quanto denunciato. (4-08797)

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

il 3 febbraio scorso, si è svolta a Roma, nel quartiere di Tor Sapienza, una pacifica manifestazione organizzata dal movimento per la casa e dai comitati contro l'Alta velocità, per protestare contro la ripresa dei lavori dell'Alta velocità ferroviaria; la protesta, a cui hanno partecipato circa 200 persone tra cui donne e bambini, era partita in mattinata con un blocco del passaggio pedonale al cantiere Tav. Dopo il blocco, era seguita l'occupazione degli appartamenti di via Morbelli, sfitti dal 1996;

risulta all'interrogante che sarebbero immediatamente scattate tre cariche di polizia e carabinieri a colpi di manganelli, tanto che si sarebbero registrati diversi feriti tra i manifestanti, e il fermo di un rappresentante del movimento dei disobbedienti di Venezia, Gabriele Greco;

secondo molte testimonianze le cariche da parte delle forze dell'ordine sono partite senza alcuna reale giustificazione e mentre era in corso una trattativa tra la Tav e gli occupanti con il comune di Roma in qualità di garante;

lo stesso Nunzio D'Erme, il consigliere comunale del Prc sottoposto ad obbligo di firma per gli scontri del 4 ottobre scorso all'Eur, è stato denunciato per manifestazione non autorizzata, quando invece a detta dello stesso D'Erme, stava solamente discutendo con le forze dell'ordine per cercare di mediare;

si sta assistendo sempre più ad un netto cambiamento nella gestione dell'ordine pubblico da parte delle forze dell'ordine, una gestione che vede con preoccupazione ridurre gli spazi di dialogo e confronto con i manifestanti, privilegiando invece lo scontro anche duro —:

se le forze di polizia hanno usato i manganelli in violazione dei dispositivi regolamentari, e delle direttive emanate dalle forze dell'ordine;

se il ministro non ritenga del tutto sproporzionata la risposta militare attuata dalle forze dell'ordine alle proteste indicate in premessa, e se non reputi necessario aprire una indagine al fine di individuare delle responsabilità, a tutti i livelli gerarchici, nella gestione dell'ordine pubblico;

se le sempre più frequenti cariche e l'uso della forza da parte delle forze dell'ordine, in occasione di manifestazioni e di legittime proteste, corrispondano a un cambiamento delle direttive impartite per la gestione dell'ordine pubblico. (4-08809)

RISPOSTA. — *Si comunica che secondo quanto riferito dalla questura di Roma la manifestazione svolta nella mattinata del 3 febbraio 2004 in via Tor Cervara, contro i lavori della linea ferroviaria per l'Alta Velocità, non era stata preavvisata e consisteva nel continuo attraversamento della strada da parte di una cinquantina di persone, con il palese scopo di ostacolare e, a tratti, di bloccare del tutto la circolazione.*

In questo frangente non vi sono state cariche o altri analoghi interventi delle forze di polizia.

A margine dell'iniziativa, un gruppo di una quindicina di persone, allontanatosi alla spicciolata, si è recato in via Morbelli, dove ha occupato un appartamento al piano terra della TAV, penetrando all'interno dopo aver sfondato un muro posteriore dell'immobile.

Alle ore 12 circa duecento dimostranti hanno raggiunto via Morbelli, radunandosi davanti all'edificio in cui si trovava l'appartamento occupato.

Dopo le 13, mentre erano ancora in corso tentativi di mediazione da parte delle forze dell'ordine per far cessare l'iniziativa, alcuni individui, indossando caschi da motociclista, hanno improvvisamente tentato di entrare con la forza nell'atrio dello stabile, aggredendo gli operatori di polizia che lo presidiavano e lanciando al loro indirizzo oggetti contundenti; gli agenti hanno resistito al tentativo di sfondamento ed hanno sgomberato l'appartamento occupato, eseguendo anche due cariche di alleggerimento che hanno definitivamente disperso gli aggressori.

Il questore ha riferito che non risulta alcuna segnalazione in merito a feriti tra i manifestanti, mentre sono rimasti contusi cinque appartenenti alla polizia di Stato (due del reparto volanti e tre del I reparto mobile).

Durante i tafferugli è stato arrestato Gabriele Greco, resosi responsabile di lesioni e resistenza a pubblico ufficiale, manifestazione non preavvisata e possesso di armi da taglio: l'arresto è stato convalidato il giorno dopo dall'autorità giudiziaria.

Il questore di Roma ha, inoltre, riferito di aver svolto approfonditi accertamenti in merito alle accuse di violenze di cui sarebbe stato vittima lo stesso Greco durante il fermo negli uffici di polizia, riscontrandone la completa infondatezza.

In particolare, giunto al commissariato "Prenestino" alle ore 14 circa, dove è stato liberato dalle manette, al Greco è stato chiesto se desiderasse mangiare o bere e, come previsto dalla legge, quale avvocato volesse avvisare dell'arresto e scegliere quale proprio difensore.

Il fermato ha accettato dell'acqua ed ha nominato come proprio difensore di fiducia il legale nel frattempo giunto nel commissariato su invito degli stessi manifestanti.

Successivamente accompagnato nella camera di sicurezza della questura, l'arrestato è stato informato delle norme che regolano la permanenza dei detenuti, le quali non consentono di indossare capi di

abbigliamento suscettibili di essere utilizzati per compiere atti di autolesionismo o reazioni violente.

Poiché una delle due felpe da lui indossate ed i pantaloni erano dotati di lacci, il Greco è stato invitato a togliersi il vestiario in questione o, diversamente, a tagliare i lacci medesimi, avendo quest'ultimo rinunciato ad indossare tali indumenti, presi in custodia per la notte dal personale di vigilanza, gli sono state fornite delle coperte.

È stato comunque accertato che le celle di sicurezza della questura sono dotate di impianto di riscaldamento, nel periodo in questione perfettamente funzionante nelle ventiquattro ore.

È stato inoltre accertato che al signor Greco è stato fornito il sacchetto viveri per la cena e che le celle di sicurezza sono tutte dotate di lavandino erogante acqua calda e fredda, assolutamente potabili.

Le modalità del trattenimento di quest'ultimo presso i menzionati uffici della polizia di Stato sono comunque oggetto di accertamento, tuttora in corso, da parte dell'autorità giudiziaria, a seguito della dettagliata informativa trasmessa dalla questura di Roma, che ha, infatti, denunciato, oltre a Gabriele Greco, anche i signori Nunzio D'Erme e Guido Lutrario per la campagna denigratoria svolta a mezzo stampa nei confronti degli appartenenti alla polizia di Stato.

Non risulta, invece, sporta alcuna denuncia da parte dell'interessato per le violenze di cui si è dichiarato vittima.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.

CIMA. — Al Ministro per le pari opportunità. — Per sapere — premesso che:

il 9 ottobre 2002 è stato inaugurato un micro-nido istituito per le/i dipendenti della pubblica amministrazione dal Ministero per le pari opportunità;

la proposta di legge, relativa al piano nazionale degli asili nido, di iniziativa del

Governo è ferma in Commissione Affari sociali da luglio per mancanza di fondi;

secondo i dati divulgati nel corso di una conferenza stampa dalla CGIL il taglio del 2 per cento previsto nella Finanziaria per i trasferimenti agli enti locali infierirà prevalentemente sulla spesa sociale, comportando tra le altre riduzioni, secondo una proiezione ipotetica ma molto vicina alla realtà, un taglio per gli asili nido pari all'11 per cento;

su una platea di 1.600.000 bambini nella fascia da zero a due anni, gli attuali posti negli asili nido pubblici sono solamente 120.000, si deduce che tagliando le risorse dei comuni dell'11 per cento i posti disponibili diminuiranno di almeno 13.200 unità;

tali riduzioni colpiranno pesantemente non soltanto l'economia delle famiglie italiane, ma soprattutto l'organizzazione familiare delle lavoratrici madri che solo a parole vengono tutelate —:

se il Governo disponga di dati sull'esistenza di asili nido nella pubblica amministrazione, e in quali modi si stia adoperando per la loro incentivazione nelle strutture pubbliche. (4-04132)

RISPOSTA. — In merito al primo quesito posto dall'atto ispettivo cui si risponde, si evidenzia che attualmente nella pubblica amministrazione, a livello centrale, esistono due asili-nido, uno situato presso il ministero degli affari esteri e il secondo, come è noto, presso il ministero interrogato.

È inoltre, in fase di avanzata realizzazione la creazione di un asilo-nido presso il ministero del lavoro e delle politiche sociali, di cui si prevede l'attivazione nel prossimo autunno.

Per quanto concerne il secondo quesito è necessario precisare che pur non essendo attualmente previste specifiche misure in materia di asili nelle pubbliche amministrazioni, non può non essere sottolineata l'importanza di una norma che, per la prima volta, ha dato la possibilità alle amministrazioni dello Stato e agli enti pubblici nazionali di istituire, nell'ambito

dei propri uffici, micro-nidi destinati alla cura e all'accoglienza dei figli dei dipendenti.

Si fa riferimento naturalmente, all'articolo 70, comma 5, della legge n. 448 del 2001 (legge finanziaria 2002), grazie al quale è stata possibile la creazione, presso questo ministero, del suddetto micro-nido, iniziativa senz'altro positiva che vuole essere un esempio per le altre amministrazioni: con modeste risorse finanziarie si è infatti realizzata una struttura efficiente, articolata sulle esigenze anche d'orario dei genitori, che rappresenta sicuramente una misura concreta per agevolare la conciliazione tra gli impegni di lavoro e quelli familiari dei dipendenti del dicastero interrogato.

Inoltre la citata norma ha previsto, al comma 1 la costituzione di un apposito Fondo per gli asili-nido, nell'ambito dello stato di previsione del ministero del lavoro e delle politiche sociali, le cui risorse sono ripartite annualmente tra le regioni con decreto del ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il ministero dell'economia e delle finanze, ed al comma 6, in un'ottica di aiuto e sostegno per le famiglie, la deducibilità dall'imposta sul reddito dei genitori, delle spese di partecipazione alla gestione dei micro-nidi e degli asili nei luoghi di lavoro, da loro effettuate.

Infine la Conferenza Unificata come previsto al comma 5 dell'articolo 70 della suddetta legge, con delibera del 15 aprile 2004, ha approvato l'Intesa sugli standard minimi organizzativi per i micro-nidi nei luoghi di lavoro.

L'Intesa rappresenta un tassello importante nella rete di sviluppo della rete dei servizi per la prima infanzia, definendo, nel rispetto della normativa regionale, della regolamentazione comunale e delle esigenze dei bambini, caratteristiche innovative, soprattutto in termini di flessibilità organizzativa che si prevede venga concordata tra genitori lavoratori e datori di lavoro, per quei servizi creati nei luoghi di lavoro in favore dei figli dei dipendenti.

Il Ministro per le pari opportunità: Stefania Prestigiacomo.

CRISTALDI, CANNELLA, FRAGALÀ, LO PRESTI e SCALIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata del 29 ottobre 2003, mentre si procedeva all'arresto di un giovane di 22 anni nel quartiere ZEN di Palermo, i carabinieri sono stati assaliti, da parenti ed amici del giovane arrestato, con bastoni, lancio di sedie ed oggetti di ogni tipo;

un centinaio di uomini e donne ha circondato i militari che hanno chiesto aiuto alla sala operativa. Sul posto sono arrivate venti pattuglie di polizia e carabinieri, due dei quali sono stati feriti. Decine di auto sono state danneggiate dai calci e dalle bastonate degli aggressori;

l'episodio non è isolato e risulta l'ennesimo di una serie ormai folta, tanto da essere considerata dall'opinione pubblica l'area dello ZEN zona franca per la criminalità —:

quali notizie sia in grado di fornire il Governo sull'episodio e quali iniziative intenda intraprendere per riportare l'area in questione sotto il controllo della legalità, con l'affermazione della presenza dello Stato in una città che tenta in ogni modo di uscire dalla morsa mafiosa e criminale;

se non ritenga il Governo che il fenomeno non riguardi solo la città di Palermo ma anche numerose altre, soprattutto del Meridione d'Italia, principalmente campane, calabresi e pugliesi.

(4-07900)

RISPOSTA. — *Si comunica che il 28 ottobre 2003, mentre svolgevano un servizio antidroga nel quartiere "ZEN 2" di Palermo, alcuni carabinieri del reparto operativo sono stati aggrediti da un gruppo di persone che intendevano impedire l'arresto di uno spacciatore, sorpreso in flagranza di reato.*

A seguito della richiesta di rinforzi da parte dei militari aggrediti, sono state im-

mediatamente inviate sul posto pattuglie dell'arma dei carabinieri e della polizia di Stato.

Durante i tafferugli, che comunque non hanno impedito l'arresto dello spacciatore, due carabinieri hanno riportato lievi ferite, con prognosi di tre e cinque giorni, e sono state danneggiate quattro autovetture dell'arma ed una della polizia di Stato.

Lo ZEN, come noto, è un quartiere del tutto particolare sotto il profilo dell'ordine e della sicurezza pubblica, ove si consideri il suo stato di forte degrado sociale e l'altissima percentuale di pregiudicati tra i suoi 18.000 abitanti, oltre la metà dei quali disoccupati.

In considerazione di ciò, in questa zona sono stati da tempo intensificati sia i servizi di controllo del territorio, con il ricorso a frequenti posti di blocco stradali, sia quelli di vigilanza nei confronti dei soggetti pericolosi, quali quelli sottoposti a misure di sicurezza o di prevenzione.

In particolare, l'arma dei carabinieri, che dispone nella zona della compagnia "San Lorenzo", da cui dipende un nucleo operativo e radiomobile, sin dall'anno 2003 ha incrementato la sua presenza nel quartiere, praticamente raddoppiando il numero dei servizi espletati, passati dai 122 nei primi 11 mesi del 2002 ai 249 dello stesso periodo del 2003.

I dati forniti dall'arma dei carabinieri sull'andamento della delittuosità e sull'attività di contrasto all'interno del quartiere, nel raffronto tra gli stessi periodi del 2003 e del 2002, denotano un aumento, seppur contenuto, dei reati denunciati (320, a fronte dei 277 del 2002), che viene ascritto più ad un incremento della propensione degli abitanti a collaborare con le forze dell'ordine, dovuto ad un contatto maggiore e più qualificante con la popolazione, che non ad un incremento del tasso di criminalità nell'area.

È leggermente aumentato anche il numero dei reati di cui sono stati individuati gli autori (76, erano stati 69), mentre è rimasto stabile il numero delle persone denunciate all'autorità giudiziaria (72, erano state 71) ed è risultato in calo quello delle persone arrestate (43, erano state 53).

Si soggiunge che la questura di Palermo è impegnata, già da alcuni anni, in iniziative di promozione della cultura della legalità: in questo ambito, vanno ricordati gli incontri con gli alunni delle scuole cittadine, tra cui l'Istituto Comprensivo "Giovanni Falcone", che opera nel quartiere in questione ed è inserito nel progetto "Educazione alla legalità", durante gli incontri, tenuti da qualificati funzionari dell'ufficio minori della stessa questura, con l'intervento di unità cinofile e di artificieri, vengono svolti anche saggi dimostrativi degli interventi antidroga ed illustrate regole di sicurezza rispetto ai giochi pirotecnici.

Per quanto riguarda gli interventi sui fenomeni di devianza giovanile e quelli di contrasto degli abusi e dei maltrattamenti ai danni dei minori, vi è una stretta e sistematica collaborazione tra la questura e gli operatori psico-pedagogici delle istituzioni scolastiche, nonché con il Provveditorato agli studi, le amministrazioni comunale e provinciale e la procura dei minori.

Infine, la Prefettura sta predisponendo un progetto denominato "La sicurezza della legalità", che prevede interventi mirati sui quartieri di Brancaccio-Ciaculli, Borgo Nuovo-CEP, ZEN 1 e ZEN 2, tutti caratterizzati da un'elevata marginalità sociale e da una diffusa illegalità.

Il progetto è anche finalizzato ad accedere ai finanziamenti del Programma Operativo Nazionale "Sicurezza per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia".

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.

ALBERTA DE SIMONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

le intense nevicate del 28 e 29 febbraio 2004 hanno provocato la paralisi delle autostrade del Paese, delle Ferrovie e dei trasporti arrecando forti disagi ai viaggiatori;

da quanto apparso sulla stampa, la situazione è risultata aggravata dalla mancata diffusione di informazioni precise agli

automobilisti che accedevano alle autostrade, dalla carenza dei soccorsi alla popolazione rimasta bloccata per ore in fila sulle carreggiate autostradali, nonché dalla mancata predisposizione tempestiva del blocco dei mezzi pesanti;

mentre era in atto una vera paralisi del traffico, con code chilometriche che si protravevano per cinque ore, il servizio di informazione Isoradio, programma nato dalla collaborazione tra Rai e Autostrade al servizio di chi viaggia, sembra che abbia diffuso notizie tardive e insufficienti;

è mancato ogni coordinamento dei soggetti preposti a risolvere l'emergenza;

all'indomani della paralisi sono dilagate le polemiche tra i vari organismi preposti a garantire la sicurezza agli automobilisti e ad assicurare la viabilità e che sono risultati impreparati e inefficienti;

il Capo della protezione civile — Guido Bertolaso — in piena emergenza si è detto « seccato » per come era stata gestita la situazione e ha auspicato che ognuno dovrà assumersi le proprie responsabilità; i vertici di Autostrade, Anas e Ferrovie hanno dato uno spettacolo indecoroso di rimbalzo di responsabilità;

ancora oggi si susseguono dichiarazioni e polemiche e, di fatto, non sono stati presi adeguati provvedimenti nemmeno con il vertice convocato a Palazzo Chigi con il capo del dipartimento della protezione civile e i rappresentanti di Autostrade, Ferrovie, Anas, Enac, Enel, regioni ed enti locali, Polstrada e carabinieri;

intanto, molte sono state le proteste di organizzazioni di consumatori che hanno richiesto il risarcimento dei danni per quegli automobilisti bloccati per ore —:

quali iniziative urgenti intenda adottare il Ministro perché siano accertate le responsabilità in merito alla mancata diffusione di segnalazioni e informazioni agli automobilisti e in merito alla sicurezza

delle condizioni della viabilità, nonché in ordine alle carenze registrate dai mezzi di emergenza nel garantire i dovuti soccorsi ai cittadini coinvolti;

quali azioni preventive intenda mettere in campo perché non avvengano più simili disagi;

quali risorse intenda adoperare affinché sia migliorata la viabilità di alcuni tratti autostradali, tra cui la Salerno-Reggio Calabria, la cui funzionalità è assolutamente prioritaria rispetto alle nuove realizzazioni di infrastrutture di cui si parla già da alcuni anni. (4-09237)

RISPOSTA. — *In riferimento ai fatti accaduti il 28 e 29 febbraio 2004 che hanno causato notevoli disagi alla circolazione stradale e autostradale a seguito delle forti nevicate che hanno colpito l'Italia settentrionale, si fa preliminarmente presente che sulla dinamica degli eventi il Governo ha tempestivamente riferito nel corso del Question Time del 3 marzo 2004 in risposta alla interrogazione a risposta immediata n.3-03130 dell'onorevole Cè.*

Si fa presente, inoltre, che dati specifici e puntuali non solo sulla dinamica dei fatti ma anche sulle valutazioni su eventuali responsabilità nonché sulle iniziative che il Governo sta intraprendendo al fine di evitare il ripetersi dei disagi occorsi all'utenza, sono stati forniti in varie sedi parlamentari non solo dal Governo ma anche dai rappresentanti degli enti e delle società responsabili della gestione autostradale.

Un primo chiarimento è stato fornito in data 4 marzo 2004 dal Viceministro Ugo Martinat in sede di audizione presso le Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati.

In quella sede, il Viceministro aveva illustrato l'insieme delle misure allo studio del Governo, finalizzate ad un migliore coordinamento degli interventi, per una maggiore informazione e iniziative normative.

Inoltre, presso l'8ª Commissione del Senato della Repubblica in data 16 marzo e successivamente in data 24 marzo 2004 si è svolta un'audizione dell'amministratore

delegato della Società Autostrade per l'Italia. In tale sede è stato sottolineato, tra l'altro, che la società Autostrade è l'unica concessionaria che si è fatta carico delle informazioni in isofrequenza. Isoradio, infatti, è l'unica emittente operante senza proventi con costi ripartiti tra Autostrade d'Italia e Rai. Tale sistema di comunicazione radiofonica risente tuttavia di una scarsa copertura territoriale e del mancato coinvolgimento dell'intero sistema autostradale nazionale. Il rappresentante di Autostrade per l'Italia aveva, inoltre, rappresentato la necessità di approntare protocolli specifici per la gestione del palinsesto radiofonico al verificarsi di situazioni di emergenza.

Infine, in data 25 marzo 2004, sempre presso l'8ª Commissione del Senato si è svolta un'audizione del presidente dell'ANAS, nel corso della quale lo stesso ha riferito di aver disposto una nuova ispezione per verificare se, anche nei giorni immediatamente precedenti la nevicata in argomento, fossero state rispettate le precauzioni in termini di attività preventiva di manutenzione in sicurezza delle sedi viarie ed informativa rivolta agli automobilisti. Non avendo ancora acquisiti i risultati di quest'ultima ispezione, il presidente dell'ANAS si era impegnato a comunicare al più presto alla commissione medesima le risultanze dell'ispezione e a rendere noti gli eventuali provvedimenti adottati nei confronti del concessionario, nel caso in cui venissero accertate eventuali mancanze.

Per dovere d'informazione l'ANAS comunica che è in fase conclusiva l'indagine conoscitiva avviata dalla società medesima sui fatti accaduti.

A complemento di quanto riferito, per quanto di competenza del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si fa presente che l'attuale assetto normativo tariffario autostradale prevede l'utilizzo della formula del price cap.

L'articolo 21, comma 4, della legge n. 42 del 27 febbraio 2004 di conversione in legge del decreto-legge n. 355/2003 detto "mille proroghe", ha previsto che entro i prossimi mesi il ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba sottoporre al CIPE una

proposta di integrazione degli standard di qualità, con le relative modalità di misurazione, per migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale.

Il ministero si è già attivato richiedendo all'ANAS una proposta preliminare, quale base di discussione oltre che con l'ANAS stessa, con l'AISCAT e le associazioni dei consumatori.

I nuovi criteri di qualità consentiranno di introdurre un premio/sanzione in tariffa anche in relazione alla "customer satisfaction" dell'utente autostradale e di sanzionare, in particolare, i fenomeni di cattiva gestione da parte dei concessionari quali la gestione errata dei cantieri, delle emergenze, dei servizi di informazione, eccetera.

Per la individuazione di tali criteri occorrerà, ovviamente, un difficile lavoro di individuazione dei fenomeni oggettivamente misurabili sui quali spronare i concessionari ad una maggiore attenzione alle problematiche dell'utenza.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

risulta all'interrogante che è stato concluso un accordo di principio fra Stati Uniti d'America ed Unione europea che prevede la trasmissione alle autorità statunitensi di dati personali sensibili sui viaggiatori europei che si recano oltre oceano;

l'accordo costituirebbe l'attuazione di nuove strategie preventive finalizzate a contrastare il terrorismo internazionale;

la trasmissione di dati personali sensibili, peraltro, si pone in evidente contrasto con i principi di riservatezza sanciti sia da normative comunitarie sia da normative nazionali;

che il tema in questione è già stato sottoposto all'attuazione della Commissione europea con l'interrogante E-0745/03 di Alexandros Alavanos del 5 marzo 2003 —:

se siano stati stipulati, dal nostro Paese, accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America per la trasmissione di dati personali sensibili relativi ai viaggiatori che si recano dai Paesi europei oltre oceano;

in caso affermativo, quale sia il grado di compatibilità giuridica di detti accordi con le normative europea e nazionale sulla riservatezza. (4-05932)

RISPOSTA. — *La Commissione dell'Unione Europea ha concluso, nel mese di dicembre 2003, un'intesa con il Governo statunitense sulla trasmissione dei dati personali dei passeggeri diretti o in transito verso gli USA. Questa intesa circoscrive l'ambito di utilizzo dei dati personali da parte statunitense e dovrebbe garantire un maggiore rispetto dei principi europei a tutela della privacy, ponendo fine ad una prassi unilateralmente seguita dagli stessi USA.*

In base alle garanzie fornite dall'intesa la Commissione intende pertanto adottare, a breve, "la decisione", ex articolo 25 della Direttiva 49/95/CE, sulla protezione della riservatezza personale. Tale decisione costituisce lo strumento con cui di norma la Commissione dichiara la conformità con il diritto comunitario della trasmissione di dati personali alle autorità di un paese terzo. Un light agreement, ex articolo 303.3 del Trattato CE, accompagnerà la decisione per ulteriori aspetti relativi all'accesso delle Agenzie esterne alle banche dati europee.

Più in dettaglio, il citato articolo 25 della direttiva 46/95 prevede che la Commissione, con una decisione detta di adequacy finding, possa constatare l'adeguatezza delle misure di tutela dei dati personali di cittadini europei offerte da un Paese terzo. In tal caso la trasmissione dei dati alle autorità di questo Paese terzo risulta automaticamente compatibile con i principi a tutela della privacy, stabiliti nella direttiva 46/95 e nelle relative misure nazionali

di recepimento. La decisione della Commissione sarà adottata previo parere obbligatorio del Parlamento europeo e di un Comitato, previsto dall'articolo 31 della già citata direttiva, che riunisce esperti degli Stati membri.

Il suddetto negoziato, condotto dalla Commissione durante tutto il 2003, ha portato al raggiungimento di un compromesso con gli USA, i cui più importanti risultati sono di seguito elencati:

a) i dati sensibili (relativi a razza, religione, opinioni politiche, appartenenza sindacale, salute, vita sessuale) dovranno essere distrutti dalle autorità USA previo loro filtraggio;

b) i dati trasferibili sono limitati ad una lista chiusa di 34 voci (gli USA chiedevano un numero maggiore di voci). Si osserva comunque che in genere le banche dati delle compagnie aeree non contengono più di 10/15 voci per passeggero. Le autorità USA non potranno in tal caso chiederne di più;

c) i dati trasferiti potranno essere conservati per tre anni e mezzo, anziché 50 come richiesto dagli USA;

d) i dati potranno essere utilizzati dalle autorità USA non per perseguire qualunque reato ma solo ai fini di lotta al terrorismo e di altri crimini connessi;

e) l'intesa non avrà durata indefinita, come proposto dagli USA, ma durata di tre anni e mezzo, a seguito dei quali è prevista una revisione alla luce dell'esperienza maturata;

f) è previsto, a tutela dei cittadini europei, un meccanismo di ricorso individuale affidato negli USA ad un'Autorità amministrativa, la quale prevede l'assistenza delle Autorità garanti per la protezione dei dati degli Stati membri.

Sia il Parlamento europeo sia il Gruppo dei Garanti Europei, organo indipendente consultivo, costituito ai sensi dell'articolo 29 della direttiva n. 95/46/CE in materia di protezione dei dati personali, hanno costantemente offerto un contributo attivo a tale

negoziato, ribadendo la necessità che le autorità statunitensi fornissero adeguate garanzie per i dati dei cittadini europei.

Il Gruppo dei Garanti Europei, in data 13 giugno 2003 e successivamente in data 29 gennaio 2004, ha formulato due pareri nei quali, nel riconoscere pienamente e preliminarmente la legittimazione ad adottare disposizioni interne a tutela della sicurezza degli Stati Uniti come quelle introdotte a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001, ha ricordato come esse non possano interferire con il rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali.

In particolare, con il parere del 29 gennaio 2004, il Gruppo dei Garanti, a seguito della chiusura del negoziato con gli USA comunicata dal Commissario Bolkestein, che preludeva alla proposta di una decisione della Commissione di dichiarare adeguato il trasferimento dei dati dei passeggeri raccolti dalle compagnie aeree — e dai servizi di prenotazione —, pur prendendo atto dei progressi realizzati nel dialogo tra gli Stati Uniti e la Commissione Europea ha, tuttavia, ribadito che la dichiarazione d'impegni (Under-takings) di parte americana sulla quale si basa la dichiarazione di adeguatezza è ancora ben lungi dall'incontrare le condizioni ritenute necessarie per poter definire un quadro legale di riferimento entro il quale consentire il trasferimento dei dati. Inoltre, si verrebbe a configurare una applicazione extraterritoriale della normativa statunitense sul territorio europeo.

Il Gruppo ha, inoltre, dichiarato di non potersi esprimere sul negoziato nel suo complesso considerato che la Commissione Europea ha omesso di informarlo adeguatamente sui termini di negoziazione dell'accordo internazionale e non ne ha trasmesso il testo.

Lo stesso Parlamento Europeo, dal canto suo, è intervenuto più volte in questa vicenda adottando da ultimo, in data 31 marzo 2004, una risoluzione con la quale ha stabilito che il progetto di decisione della Commissione Europea — provvedimento che, se adottato, obbligherebbe gli Stati membri ad attuarne il contenuto — non può essere considerato una adeguata base

giuridica tale da modificare le finalità per le quali sono stati raccolti i dati dei passeggeri da parte delle compagnie aeree, consentendo il trasferimento a terzi. Al riguardo sarebbe anzi necessario, ha precisato lo stesso Parlamento, un vero e proprio accordo internazionale USA - UE che definisca in materia chiara ed esaustiva, tra l'altro, i dati che possono essere trasmessi, i reati gravi per cui è possibile avanzare la richiesta, le autorità che possono condividerli e le garanzie da fornire ai passeggeri. Il Parlamento ha pertanto invitato la Commissione a ritirare il progetto di decisione riservandosi di adire la Corte di giustizia qualora venga adottato.

Da ultimo, il Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 ha deciso di adire comunque la Corte di Giustizia della Comunità Europea, ai sensi dell'articolo 300 - comma 6 - del Trattato UE, ai fini di verificare in via preliminare la compatibilità con il diritto comunitario del previsto accordo internazionale.

Si fa infine presente, in relazione ad una precisa richiesta dell'interrogante, che non risultano essere stati stipulati, né sono in corso di trattazione, accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America per la trasmissione di dati personali sensibili relativi ai viaggiatori che si recano oltreoceano.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giannardi.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro per la funzione pubblica. — Per sapere — premesso che:

in data 1° dicembre 2003 si sono improvvisamente interrotte le trattative fra l'Aran e le organizzazioni dei lavoratori dell'Agenzia delle entrate, del demanio, del territorio e delle dogane;

a ventitré mesi dalla scadenza dell'ultimo contratto, ancora non si riesce a raggiungere un accordo che, da una parte doveroso ed inevitabile, dall'altra rende clamorosamente inadempiente il Governo nei confronti dei dipendenti in questione;

è di tutta evidenza che, a quasi due anni dalla scadenza del contratto, appare difficilmente evitabile un conflitto che nuocerebbe gravemente alla qualità dei servizi che gli uffici in questione rendono ai cittadini;

appare necessario individuare le ragioni che rendono apparentemente insanabile il conflitto e tratteggiare un percorso di trattativa finalizzato a riconoscere, anche dal punto di vista economico, quanto spetta a lavoratori che vivono con preoccupazione ed angoscia una condizione caratterizzata, fra l'altro, da grandi e strutturali cambiamenti —:

quali siano gli ostacoli che si frappongono alla stipula del nuovo contratto di lavoro con i dipendenti dell'Agenzia delle entrate;

quali siano i passi che il Ministero intenda compiere per una immediata ripresa della trattativa per la chiusura di un contratto di lavoro che ha avuto un tempo di attesa di due anni circa dalla scadenza del precedente contratto. (4-08270)

RISPOSTA. — Attraverso l'atto di sindacato ispettivo, l'onorevole interrogante lamenta l'interruzione, in data 1° dicembre 2003, delle trattative tra l'ARAN e le organizzazioni sindacali rappresentative dei dipendenti delle agenzie fiscali e chiede di conoscere quali siano gli ostacoli che impediscono una rapida conclusione delle trattative per la stipula del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti delle Agenzie fiscali.

Al riguardo si rileva preliminarmente che, in data 24 gennaio 2004, è stata sottoscritta presso l'ARAN l'ipotesi di CCNL del personale del comparto delle agenzie fiscali, per il quadriennio 2002-2005 ed il biennio economico 2002-2003, per cui, in generale, l'oggetto dell'interrogazione non risulta più attuale essendo state rimosse le cause che avevano determinato l'interruzione delle trattative negoziali.

In particolare, il ritardo nella stipulazione del contratto risulta da un complesso di circostanze, in parte comuni a tutti i rin-

novi del pubblico impiego 2002-2005 ed in parte peculiari al comparto Agenzie fiscali.

Sotto il primo versante, alla base del ritardo vi è il problema connesso alla quantificazione delle risorse contrattuali per il personale pubblico per il biennio 2002-2003.

Al riguardo, in origine la legge finanziaria 2002 aveva previsto il recupero del differenziale inflattivo per il biennio 2001-2002 (cioè dello scarto fra inflazione reale ed inflazione programmata del biennio) nella misura dello 0,26 per cento in ragione d'anno. Tale quantificazione è stata però giudicata inadeguata dalle organizzazioni sindacali. Per cui, con gli accordi Governo-Sindacati del 4-6 febbraio 2002, si è prevista l'integrazione delle risorse attraverso il riconoscimento di un beneficio ulteriore dello 0,99 per cento, da destinare prevalentemente alla contrattazione integrativa. Per l'allocazione di tali risorse si è dovuto, tuttavia, attendere il varo della legge finanziaria 2003, che ha destinato lo 0,99 per cento aggiuntivo « anche » alla contrattazione integrativa, distogliendo per altro lo 0,5 per cento — previsto dalla finanziaria 2002 per il finanziamento della contrattazione integrativa dell'anno 2002 — dal predetto vincolo di destinazione, e ciò sia per evitare una distribuzione a pioggia delle risorse destinate alla produttività, sia per permettere un « anticipo in conto recupero » dell'inflazione reale maturata per l'anno 2002, atteso che erano ormai conosciuti i dati dell'inflazione reale dello stesso anno e che gli stessi si mostravano molto più alti rispetto a quelli programmati. Naturalmente tali vicende hanno determinato un ritardo nella definizione di tutti i contratti collettivi relativi alla tornata contrattuale 2002-2005.

In secondo luogo occorre considerare che, per il comparto in oggetto, il CCNL 2002/2005 costituisce un contratto "di ingresso". Il comparto delle Agenzie fiscali risulta, infatti, di nuova costituzione. Il relativo personale, fino al ciclo contrattuale relativo al quadriennio 1998-2001, è stato ricompreso nel comparto dei ministeri da cui è fuoriuscito solo a seguito della stipulazione, in data 9 agosto 2000 del Con-

tratto collettivo quadro per la modifica del CCNQ del 2 giugno 1998 relativo alla definizione dei comparti di contrattazione.

L'indicata circostanza ha reso necessaria una particolare attenzione per la disciplina degli aspetti normativi del contratto, atteso che il personale del comparto a partire dal quadriennio in corso non può più riferirsi ad alcuna disciplina contrattuale preesistente.

In particolare, sul piano dei contenuti, il contratto ha riconosciuto un incremento medio complessivo a regime di 118 euro mensili, in modo da consentire la crescita della retribuzione media complessiva del 5,66 per cento così come definito nell'accordo del febbraio 2002 tra Governo e Sindacati e confermato dalla legge finanziaria per il 2003. Sul piano normativo è stato previsto un nuovo assetto al sistema classificatorio del personale del comparto, formato da tre aree nelle quali è previsto un unico accesso dall'esterno nella posizione iniziale del profilo, con sviluppi verticali tra le aree e sviluppi economici all'interno delle aree stesse mediante l'attribuzione di fasce retributive.

Il contratto tuttavia non è ancora efficace, essendo ancora in corso l'iter di legge previsto dall'articolo 47 del decreto legislativo n. 165 del 2001, che prevede l'espressione del parere favorevole da parte del competente comitato di settore, ai sensi dell'articolo 40, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, in esito alla deliberazione del Consiglio dei Ministri e delle valutazioni sugli aspetti finanziari e di merito del ministero dell'economia e delle finanze che ha espresso il proprio avviso da ultimo con nota del 22 aprile 2004 e del dipartimento della funzione pubblica. Successivamente lo stesso contratto dovrà essere certificato dalla Corte dei conti e sottoscritto in via definitiva.

Il Ministro per la funzione pubblica: Luigi Mazzella.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premezzo che:

l'Ordine dei Farmacisti e l'Associazione dei Titolari di Farmacie di Torino

hanno lanciato l'allarme per l'elevatissimo numero di rapine registrato nell'anno 2003;

con 658 farmacie nel torinese di cui 280 nel capoluogo, sono state denunciate ben 170 rapine;

la caratteristica particolare di queste rapine consiste, fra l'altro, nella intrinseca pericolosità, atteso che i protagonisti sono, in elevatissima percentuale, « balordi » e tossicodipendenti in crisi di astinenza;

in data 21 gennaio 2004 presso la prefettura di Torino si è tenuto un incontro fra i rappresentanti dei farmacisti e le Forze dell'ordine per discutere della grave situazione in cui versano gli operatori delle farmacie;

appare necessario attrezzare le farmacie con telecamere e con impianti di allarme collegati con la questura, così come, in effetti, deve essere favorito lo sforzo di un controllo territoriale che costituisce l'autentica forza deterrente e dissuasiva —:

quali iniziative intenda assumere al fine di organizzare un servizio territoriale di controllo, di prevenzione, di dissuasione e di repressione con particolare attenzione alle farmacie del torinese, da troppo tempo al centro dell'attenzione di pericolosi rapinatori;

quali risorse ritenga di poter destinare al fine di concorrere, con altri enti, alla installazione di telecamere e di impianti di collegamento con la questura di Torino. (4-08658)

RISPOSTA. — *Si comunica che nel corso del 2003 si sono verificate, nella provincia di Torino, 190 rapine in danno di farmacie, 141 delle quali nel capoluogo.*

Il prefetto di quella città ha riferito che per contrastare il fenomeno sono stati rafforzati i servizi di prevenzione con un piano mirato di controllo del territorio, nell'ambito del quale sono state ripartite le zone di vigilanza ed intervento in relazione ai possibili obiettivi.

Tutte le farmacie presenti nel territorio sono state oggetto di particolare attenzione, sia da parte dei servizi di « Poliziotto e Carabiniere di quartiere », sia da parte di autopattuglie delle forze dell'ordine, con frequenti passaggi, soste prolungate dinanzi a ciascun esercizio e contatti diretti con il relativo personale; tali servizi sono tuttora in atto.

Nel contempo tutte le rapine avvenute sono state oggetto di indagini assai accurate, che hanno permesso di individuare le circostanze e le modalità di azione più frequenti dei rapinatori; è emerso, tra l'altro, che i malviventi sembrano prediligere esercizi limitrofi a cantieri stradali, operando prevalentemente nella fascia oraria pomeridiano-serale, nella quale le farmacie hanno maggiori disponibilità di cassa ed il traffico crea difficoltà di movimento alle pattuglie delle forze di polizia.

Le indagini hanno consentito di trarre in arresto 26 persone, alcune delle quali sorprese in flagranza di reato, di procedere al fermo di altre 6 e di deferirne all'autorità giudiziaria 2, tutte di nazionalità italiana, ritenute responsabili di 128 delle rapine denunciate.

Per lo più, le persone arrestate erano tossicodipendenti o sbandati locali « specializzati » in questo tipo di reato ed autori, ciascuno, di più episodi; alcuni, addirittura, sono indiziati di circa 20 rapine.

Gli specifici servizi di prevenzione svolti dalle forze dell'ordine e gli arresti eseguiti hanno consentito, a partire dal mese di settembre, un sensibile calo del fenomeno che, comunque, continua ad essere oggetto di attenzione da parte delle autorità provinciali di pubblica sicurezza torinesi, tenuto conto che le farmacie rappresentano obiettivi particolarmente appetibili per eventuali rapinatori, disponendo di misure di difesa passiva in misura insufficiente e di giacenze medie elevate di denaro contante.

In sede di comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, il fenomeno è stato esaminato, da ultimo, il 21 gennaio 2004 con i rappresentanti della categoria, i contributi dei quali hanno permesso una ulteriore messa a punto della strategia di contrasto.

È stato accertato che solo 4 delle 280 farmacie torinesi hanno adottato il sistema antirapina mediante video-controllo previsto dal progetto Securshop, definito dal protocollo d'intesa del 30 giugno 2003 tra il ministero dell'interno e le organizzazioni Confcommercio, Confesercenti e Com'Ufficio-Smau.

Inoltre, la mancanza di riprese filmate e la descrizione, spesso generica, dei rapinatori da parte delle vittime, rendono complessa la loro individuazione, mentre i controlli delle pattuglie delle forze dell'ordine in transito sono spesso ostacolati dalla scarsa visibilità dell'interno degli esercizi per la esposizione, nelle vetrine, di ingombranti cartelloni pubblicitari o di prodotti sanitari.

Si è pertanto convenuto sulla redazione di un « vademecum » contenente consigli pratici, proposte di misure di difesa passiva e norme comportamentali, destinato agli esercenti del settore e diffuso mediante le loro strutture di categoria.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.

FILIPPO MARIA DRAGO. — Al Ministro delle politiche agricole e forestali. — Per sapere — premesso che:

nel 2000 l'Unione europea ha messo al bando le reti da post derivanti, cosiddette « spadare »;

il Governo ha predisposto un secondo piano di riconversione al fine di poter far usufruire delle indennità ai pescatori che non avevano aderito al primo piano di riconversione;

tuttavia la dotazione finanziaria pari a 5 milioni di euro per tutt'Italia non risulta sufficiente alle legittime aspettative delle imprese impiegate nel settore ittico —:

se il Ministro interrogato ritenga opportuno aumentare la dotazione finanziaria del secondo piano di riconversione delle reti da post derivanti. (4-09808)

RISPOSTA. — Nel premettere che il MiPAF è soggetto attivo ed attento nel sollecitare costanti e continue interazioni con le associazioni interessate e nell'intraprendere senza soluzione di continuità un dialogo di confronto e di discussione con gli organismi comunitari al fine di conseguire soluzioni ottimali nel rispetto delle misure di conservazione e gestione delle risorse aliutiche, si ricorda che con decisione del Consiglio n. 27/292/CE del 28 aprile 1997 è stato avviato il Piano Volontario di razionalizzazione e riconversione delle imbarcazioni abilitate alla pesca con reti da posta derivanti.

L'azione, cofinanziata dalla Comunità europea, si è sviluppata in un periodo triennale con l'applicazione di misure a favore dei proprietari/armatori e degli equipaggi comportando una spesa di euro 96.742.295,48.

In particolare, l'iniziativa ha riguardato 578 imbarcazioni su un totale di 668 spadare all'epoca attive coinvolgendo oltre 1600 pescatori imbarcati.

Al fine di soddisfare le aspettative delle imprese di pesca armatrici delle restanti 90 unità spadare ed allo scopo di garantire il pieno rispetto del Reg. CE n. 1239/98 del Consiglio dell'8 giugno 1998, che prevedeva il divieto di attività di pesca con reti da posta derivante dal 1° gennaio 2002, è stato adottato, in attuazione della legge n. 134 del 2002, il Piano Obbligatorio, per un totale di 5 milioni di Euro.

Il Piano ha ripartito la dotazione finanziaria assegnandone il 50 per cento a favore delle imprese di pesca ed il restante 50 per cento a favore dei circa 320 marittimi per un ammontare di euro 7.500,00 per ciascun pescatore imbarcato sulle predette 90 imbarcazioni, che sono state obbligate ad interrompere la pesca con le reti derivanti dal 1° gennaio 2002.

La misura è stata tempestivamente notificata alla CE che, con nota del 25 febbraio 2003, ne ha dichiarato la compatibilità con il trattato dell'Unione europea.

Di seguito, l'amministrazione ha dato corso alla fase dei relativi pagamenti a favore dei marittimi e delle imprese; fase che si è conclusa nel dicembre 2003.

Inoltre, considerato che per gli operatori ciò ha determinato una significativa perdita di reddito, al fine di garantire alle 90 imprese di pesca la continuazione dell'attività con altri sistemi, autorizzabili ai sensi del decreto ministeriale del 26 luglio 1995 e successive modifiche, è stata consentita, con decreto ministeriale 4 aprile 2003, la possibilità di utilizzo degli attrezzi da posta, aventi caratteristiche di sistema fisso (non derivante) e della «ferrettara», il cui impiego è disciplinato da normative specifiche concordate con la Commissione europea.

Il Ministro delle politiche agricole e forestali: Giovanni Alemanno.

GAZZARA, TRANTINO, MORMINO, CUCCU, MISURACA, BAIAMONTE, FAL-LICA, LIOTTA, CARRARA, GRILLO, CRIMI, DEODATO, STAGNO d'ALCON-TRES, BURANI PROCACCINI, PALUMBO, GERMANÀ, GIUDICE, D'ALIA, NARO, BRIGUGLIO, SARDELLI, SPINA DIANA, CRISTALDI, SAPONARA, PERROTTA, ZAMA, SCALTRITTI, LA GRUA, FON-TANA, LUCCHESI, MARINELLO, FI-LIPPO MARIA DRAGO, CATANOSO, MO-RETTI, LO PRESTI, PAOLONE, SANTORI, GIUSEPPE DRAGO, VIALE, TABORELLI, GIUSEPPE GIANNI, FATUZZO, NICOTRA e RICCIOTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria è stato sempre vissuto come una necessità irrealizzabile;

la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, ha affermato il prevalente interesse nazionale dell'opera e ne ha affidato lo studio, la progettazione, la costruzione e l'esercizio (del solo collegamento viario) ad una società per azioni (costituita nel 1981 con la denominazione Stretto di Messina S.p.A.);

il ponte sullo stretto di Messina è sempre più visto come realtà ormai prosima;

la società Stretto di Messina S.p.A. opera attivamente per l'attuazione del progetto nel rispetto delle varie fasi previste e, soprattutto, dei tempi preventivati;

accanto alle competenze di quella società e, quindi, alle ricadute sul territorio delle scelte dalla stessa operate, si pongono una serie di questioni, tutte estremamente importanti, che vanno affrontate per tempo in sintonia e, anzi, in sinergia, con gli enti locali — comuni, province e regioni — interessati;

si tratta sia delle procedure espropriative, che, per la gran parte attengono agli interessi dei privati coinvolti; sia delle cosiddette « compensazioni » connesse con il necessario stravolgimento che deriva al territorio nel corso, e a seguito, dell'esecuzione dell'opera; sia di tutto ciò che afferisce al cosiddetto « indotto », relativo tanto alle attività connesse con il ponte quanto a quelle dallo stesso derivate;

in tale stato di cose occorrerà tenere conto delle obiettive esigenze siciliane e calabresi e farsene carico evitando di dare vita ad una competizione inutile e nociva;

ocorrerà quindi prevedere opportunamente la dislocazione di iniziative adeguate e certo proporzionate alle realtà territoriali locali;

la Società Stretto di Messina S.p.A. prevede, ad esempio, di istituire un centro direzionale;

quel centro dovrebbe ospitare gli uffici della società e le attività connesse con la costruzione (prima), con la gestione (dopo), con l'informazione e con la promozione (prima, durante e dopo) indispensabili per un'opera di quella portata;

Messina è la sede legittima e naturale di quella importante struttura, così come, anche psicologicamente, dovrebbe essere, o comunque, diventare quella legale della società Stretto di Messina S.p.A.;

Messina — capoluogo di provincia e 12° città d'Italia per numero di abitanti — da sempre promotrice e sostenitrice delle iniziative tese alla realizzazione del ponte

sullo stretto, da decenni subisce, senza indennizzo di sorta, la penalizzazione del traffico « gommato », soprattutto pesante, finalizzato all'attraversamento dello Stretto; così come è destinata a subire per almeno un decennio le conseguenze dei lavori di costruzione del ponte;

l'opinione pubblica messinese ha contribuito in maniera determinante all'avvio di tale progetto e, giustamente, sollecita una riflessione circa la destinazione dei pochi benefici possibili e, quindi, per primo quello di ospitare la sede del Centro Direzionale;

le conseguenze negative connesse alla possibile individuazione in altro luogo della sede logistica degli uffici del centro direzionale, sono molteplici e gravi anche in termini psicologici: il centro direzionale a Messina, infatti, presuppone il convincimento della realizzazione e si pone in termini di collegamento già attivato. Diversamente, sarebbe come dire che l'Italia continua a fermarsi in Calabria anche nei proponenti di chi dovrebbe credere di più al collegamento stabile e dare l'esempio;

le opere necessarie alla realizzazione del ponte dureranno parecchi anni e rappresentano un sicuro incentivo al rilancio economico della città;

è prevedibile un aumento di interesse dei mezzi d'informazione per il territorio messinese, una maggiore affluenza nelle strutture turistico alberghiere e, trattandosi di un'opera di altissima ingegneria che avrà eco in tutto il mondo, un ritorno pubblicitario per la città di Messina. È chiaro che tutto ciò, almeno per i primi anni, ruoterà intorno al centro direzionale e, dunque, alla città che ne diverrà sede;

tra l'altro potrebbe agevolare tale destinazione l'esistenza di strutture idonee per ospitare quegli uffici;

il tempo necessario per la costruzione del ponte deve essere utilizzato anche per la realizzazione di una città ridisegnata che risponda alle esigenze dei cittadini che hanno diritto ad una qualità di vita almeno soddisfacente;

la città ridisegnata ed il ponte vanno realizzati insieme e, semmai, va realizzata prima la parte relativa alla città;

Messina non può ancora essere considerata « scartata » (come l'ha definita, di recente, il Procuratore della Repubblica davanti alla Commissione Antimafia), né può subire il ponte come l'ennesimo terremoto;

coniugare la prioritaria esigenza della qualità della vita con lo sviluppo del territorio è attività fondamentale e meritoria;

perdere l'opportunità che si presenta finalmente realizzabile non potrebbe essere perdonato a chi, avendo la responsabilità del ruolo e, quindi, delle decisioni condannerebbe la città ad un definitivo degrado —:

quali iniziative concrete e immediate intendono adottare perché la città di Messina cominci a beneficiare delle iniziative e delle opere connesse con la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e/o con quella realizzazione comunque collegate (anche se, rispetto ad essa, precedenti, coeve o successive), importanti e significative sia sotto il profilo della salvaguardia delle peculiarità territoriali, sia sotto il profilo della cosiddetta compensazione rispetto all'inevitabile « trasformazione » del territorio, sia sotto il profilo della informazione e della promozione relative all'opera;

se, in particolare, non ritengano che la città di Messina debba essere il punto obiettivo di riferimento delle iniziative comunque collegate al ponte da svolgere in sintonia, o meglio, in sinergia con gli enti locali direttamente interessati (comune di Messina e comune di Villa San Giovanni provincia di Messina e provincia di Reggio Calabria, regione Siciliana e regione Calabria), nonché con tutte le istituzioni legittimate e comunque portatrici di utili iniziative;

se, infine, non ritengano che la realizzazione del ponte rappresenti per Messina una opportunità da utilizzare per

quella ricostruzione e, più ampiamente, per quella « attenzione » che la città merita ed attende ormai sin dal terremoto che l'ha totalmente distrutta nel 1908 e quali iniziative concrete intendono al proposito programmare ed attuare. (4-06796)

RISPOSTA. — Si premette che molte delle considerazioni contenute nell'interrogazione sono condivisibili e, di fatto, condivise dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare, è da ricordare che il Ponte sullo Stretto, mentre costituisce l'elemento di saldatura del corridoio infrastrutturale che collega il nord Europa alla Sicilia, si pone altresì come catalizzatore dello sviluppo di una città-regione lineare di circa 100 chilometri di estensione che ha, ai suoi estremi, due importanti realtà del Mediterraneo: il porto di Gioia Tauro e l'aeroporto di Catania.

Con riferimento alle questioni relative alla ricaduta sul territorio della costruzione del ponte e, in particolare, sulla città di Messina, si ritiene che la stessa attività di costruzione del ponte costituirà per Messina una importante occasione che la città, ricca di risorse umane ben preparate, non si lascerà sfuggire.

La Società Stretto di Messina ha inoltre fatto conoscere di essere costantemente impegnata nel massimizzare le ricadute dell'opera sul territorio e, in tale ambito, segue con attenzione le esigenze ed istanze provenienti da quest'ultimo assicurando la massima disponibilità a recepirle nell'ambito del progetto definitivo, compatibilmente con la fattibilità dell'opera.

La suddetta società fa presente che il 1° agosto 2003, in occasione dell'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe, il limite di spesa per le opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale è stato elevato fino a 130 milioni di euro. Nella medesima sede il Cipe ha altresì confermato che la definizione di dette opere e misure sarà portata dalla Società Stretto di Messina a corredo del progetto definitivo, sentite le Amministrazioni interessate.

Per quanto riguarda il Centro Direzionale la società Stretto di Messina ricorda

che esso è ubicato, come già previsto nel progetto di massima del 1992, sul versante calabro in località Piaie.

La localizzazione dell'area è stata scelta perché risponde al meglio ad una serie di esigenze di ordine operativo, gestionale e ambientale.

In particolare, dal punto di vista operativo e gestionale essa consente il monitoraggio visivo del Ponte sospeso, la possibilità di interventi ordinari e straordinari quasi immediati, l'accessibilità per tutti i flussi di traffico nell'ambito del sistema autostradale. Inoltre offre la disponibilità di ampie aree già impegnate da strutture a servizio del sistema viario (in corrispondenza dell'attuale area di servizio dell'A3); e ciò incontra al meglio l'esigenza di ridurre l'impatto ambientale della struttura.

Stretto di Messina spa, per quanto riguarda le dimensioni del Centro Direzionale, precisa che tale struttura riguarda il centro tecnico direttamente al servizio del Ponte, essenziale per l'operatività del collegamento. Gli ulteriori spazi che potrebbero essere aggiunti al Centro Direzionale, finalizzati ad esempio all'accoglienza dei flussi turistici, implicheranno per la loro eventuale realizzazione e gestione la partecipazione dell'iniziativa pubblica e privata auspicabilmente locale.

La citata società, fa presente, infine, che, tenuto conto delle prevalenti finalità tecniche del centro direzionale, non esistono analoghe disponibilità di spazio di terreni sul versante siciliano, mentre ovviamente le ricadute dell'investimento complessivo, se realizzato, riguarderebbero l'intera area dello Stretto, dal momento che passare da una costa all'altra sarà come passare da un quartiere all'altro.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

LUCCHESI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

circolano tantissime automobili con permesso di invalidità per poter entrare

nei centri storici e parcheggiare in aree riservate, ma si vedono poi scendere uomini e donne di aspetto addirittura atletico, il che fa prefigurare che si è di fronte ad una vera simulazione;

tutto ciò avviene a scapito dei veri invalidi che non trovano parcheggio;

nelle zone adiacenti alla Camera ed al Senato sono visibili automobili di grossa cilindrata ed addirittura fuori strada con affisso il permesso di invalidità, a tutti capita di non vedere scendere invalidi che non possono camminare, quindi vi è una grossa speculazione —:

se non ritenga allora di dover adottare iniziative normative dirette a prevedere che nelle auto con permesso debba, quanto meno, essere trasportato l'invalido, onde porre fine a queste vergognose simulazioni. (4-08846)

RISPOSTA. — Si fa presente che il codice della strada dispone che il contrassegno invalidi, personale e riferito unicamente all'invalido, deve essere utilizzato solo quando il veicolo è al servizio dell'invalido stesso per poter garantire tutte le agevolazioni previste dal codice stesso per questa particolare utenza debole.

L'articolo 188 del codice della strada prevede, al comma 4, che chi usufruisce delle strutture riservate agli invalidi, compresi gli stalli di sosta riservati, senza avere l'autorizzazione prescritta è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria di una somma da euro 68,25 a euro 275,10. Nel caso di sosta vietata in area riservata si applica anche la sottrazione di 2 punti sulla patente.

La garanzia — secondo quanto invocato nell'interrogazione — agli aventi diritto di poter usufruire delle strutture loro riservate, va ovviamente supportata da un'azione di controllo da parte dell'autorità di polizia preposta.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MARTELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il mandato quadriennale del presidente dell'Autorità portuale di Venezia è venuto a scadenza alla fine del mese di febbraio 2004;

il Ministro interrogato ha scelto, nell'ambito delle proposte avanzate dagli enti competenti, il signor Giancarlo Zacchello sul quale si è raggiunta la prescritta intesa con la regione Veneto che ha ritenuto « idonea » la scelta ministeriale;

il Ministro interrogato, con nota del 18 dicembre 2003 ha effettuato una richiesta di parere al Consiglio di Stato, II sezione consultiva su eventuali profili di incompatibilità del signor Giovanni Montanari tra gli incarichi di presidente della Confederazione italiana armatori (Confitarma) e di presidente dell'Autorità portuale di Ancona;

il Consiglio di Stato, II sezione si è pronunciato con parere espresso nell'adunanza del 18 febbraio 2004 non solo sul caso concreto bensì sulla soluzione di una delicata questione che può presentare caratteri di generalità: « il tema delle incompatibilità e del conflitto di interessi riguarderebbero non tanto la carica del presidente di Confitarma ma proprio il ruolo di armatore (discorso analogo viene svolto per gli appartenenti alle altre categorie contemplate nella lettera *i*) del comma 1 dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994 »: rappresentanti degli armatori, degli imprenditori di cui agli articoli 16 e 18, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e raccomandatori e degli autotrasportatori operanti nell'ambito del porto, unitamente designati dalle organizzazioni di categoria);

il parere, sempre a sostegno dell'esistenza del conflitto d'interessi e dell'incompatibilità cita:

l'articolo 63 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 « ai sensi del quale non possono ricoprire la carica di sindaco, presidente della provincia, consigliere co-

munale, provinciale o circoscrizionale l'amministratore o il dirigente con poteri di rappresentanza o di coordinamento di ente, istituto o azienda soggetti a vigilanza rispettivamente da parte del comune o della provincia (situazione di intensa analogia con quella dell'armatore, soggetto, nell'ambito delle operazioni portuali alla vigilanza dell'Autorità portuale) »;

L'articolo 2 della legge 13 febbraio 1953, n. 60, secondo la quale i membri del Parlamento non possono ricoprire cariche, né esercitare funzioni di amministratore, presidente, liquidatore, sindaco o revisore, direttore generale o centrale, consulente legale o amministrativo con prestazioni a carattere permanente, in associazioni o enti che gestiscono servizi di qualunque genere per conto dello Stato o della pubblica amministrazione, o ai quali lo Stato contribuisca in via ordinaria, direttamente o indirettamente;

L'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 in virtù del quale non sono eleggibili coloro che in proprio o in qualità di rappresentanti legali di società o di imprese private risultino vincolati con lo Stato per contratti di opere o di somministrazioni, oppure per concessioni o autorizzazioni amministrative di notevole entità economica, che importino l'obbligo di adempimenti specifici, l'osservanza di norme generali o particolari protettive del pubblico interesse, alle quali la concessione o l'autorizzazione è sottoposta -:

se i medesimi profili di incompatibilità e di conflitto di interesse siano stati esaminati in relazione alla nomina del signor Giancarlo Zacchello e in caso affermativo come intendano porvi rimedio.
(4-09181)

RISPOSTA. — *In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, si rappresenta che, con decreto datato 30 marzo 2004, il signor Giancarlo Zacchello è stato nominato presidente dell'autorità portuale di Venezia per la durata di un quadriennio.*

Tale nomina è stata proposta alle Commissioni parlamentari e, quindi, formalizzata a seguito di parere favorevole in quanto il signor Zacchello ha rimosso le cause di incompatibilità, rinunciando alle cariche di consigliere e di presidente della società "Minos".

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere: quale sia il numero delle contravvenzioni per infrazioni al codice della strada contestate dal personale del ministero abilitato all'espletamento del servizio di polizia stradale negli anni 2000, 2001 e 2002. (4-04995)*

RISPOSTA. — *Si rappresenta che nel periodo 2000-2004 l'attività svolta dal reparto accertamento violazioni è stata curata sia a livello centrale sia periferico e che tutto il personale che effettua servizio su strada è stato impegnato in controlli aventi, tra l'altro, la finalità di sensibilizzare gli utenti al rispetto delle regole del codice della strada.*

Recentemente è stata inoltre intrapresa una azione di vigilanza anche nei confronti dell'autotrasporto in attuazione della direttiva 2000/30 dell'Unione Europea, rafforzando ulteriormente i controlli specialmente nei valichi di accesso e nei porti anche attraverso l'utilizzo di centri mobili di revisione.

In tale contesto, il personale abilitato al servizio su strada ha elevato negli anni 2000, 2001 e 2002 un numero di verbali contestati direttamente rispettivamente di circa 1750, 2120 e 750.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere:*

se non ritenga insufficiente l'attività di sorveglianza svolta dall'ANAS nei confronti delle concessionarie autostradali;

se le concessionarie, nel corso degli anni, abbiano effettivamente effettuato gli investimenti programmati e concordati con l'ANAS;

se corrisponda al vero (*L'Espresso* del 28 febbraio 2003) che il precedente amministratore dell'ANAS, Giuseppe D'Angiolino, « scrisse alle autostrade diverse lettere nel 2001. A marzo invitò a non distribuire agli azionisti i dividendi eccessivi derivanti da tariffe riscosse per lavori non fatti »;

se corrisponda al vero che « poco dopo D'Angiolino fu convinto a dimettersi dal Ministro Pietro Lunardi, con un assegno di liquidazione che non si poteva rifiutare »;

quali iniziative siano state assunte, a tal proposito, dall'attuale amministratore dell'ANAS, Vincenzo Pozzi;

quali iniziative intenda assumere affinché vengano ridotti gli importi dei pedaggi. (4-06513)

RISPOSTA. — *In riferimento alle problematiche evidenziate con l'interrogazione parlamentare cui si risponde, l'ANAS spa, interessata al riguardo, fa presente che in attuazione alle direttive emanate per regolamentare l'attività ed il controllo sulle concessionarie essa, in qualità di concedente, svolge una costante attività di controllo sulle società concessionarie autostradali volta ad accertare il rispetto della normativa esistente e l'ottemperanza agli obblighi convenzionali previsti nelle concessioni revisionate ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 498/1992.*

La società stradale rappresenta che, alla luce delle funzioni e dei compiti assegnati all'ANAS sul controllo delle società concessionarie ed al fine di pervenire al raggiungimento di importanti e significativi obiettivi tali da elevare gli standard di sicurezza dell'arteria per l'utenza che la percorre, è tuttora in corso una riorganizzazione interna finalizzata a:

a) rafforzamento delle attività di vigilanza sulle concessionarie;

b) miglioramento dell'attività di pianificazione e programmazione;

c) accelerazione delle procedure per l'avvio di nuove opere;

d) miglioramento delle attività per il potenziamento e l'adeguamento della rete nonché delle attività di manutenzione;

e) implementazione delle misure rivolte al potenziamento degli standard di sicurezza per gli utenti;

f) definizione di standard di qualità autostradali ed individuazione di nuovi indicatori per la gestione autostradale in quantità globale.

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio di attuazione dei piani finanziari, l'ANAS informa che è stata emanata la circolare n. 171 del 27 marzo 2001 con la quale è stata richiamata l'attenzione delle società concessionarie sul rispetto dei termini previsti per la progettazione ed esecuzione degli interventi assentiti in concessione, secondo l'ordine stabilito nei rispettivi piani finanziari.

Tale attività di monitoraggio deriva dall'esigenza di verificare sia la sussistenza delle condizioni atte ad esercitare la facoltà riservata dalla convenzione all'ANAS di richiedere la presentazione di un nuovo piano finanziario ed una revisione delle condizioni poste a base della convenzione vigente, sia le inevitabili ripercussioni sui livelli tariffari che sono stati fissati, per il primo quinquennio di attuazione del piano stesso, per l'attuazione del programma di investimenti previsti.

Pertanto le società concessionarie con eccessi di liquidità, a seguito dell'approvazione dei bilanci di esercizio, derivanti anche dagli incrementi tariffari riconosciuti in convenzione per la realizzazione di interventi che allo stato sono in ritardo rispetto alle previsioni di piano finanziario, sono state invitate a tener conto in sede di distribuzione di dividendi della suddetta situazione.

L'ANAS assicura, infine, che ferma restando l'attuale normativa in materia tariffaria, in sede di revisione quinquennale

del piano finanziario terrà conto dei maggiori flussi di cassa comunque generati dalla gestione operativa a prescindere dal loro utilizzo (distribuzione di dividendi o acquisizioni di partecipazioni).

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

MESSA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa. — Per sapere:

se corrisponda al vero che i giubbotti retro-riflettenti siano altamente infiammabili;

in caso di risposta affermativa, quali iniziative intendano assumere per garantire la sicurezza personale di quanti l'indosseranno;

quali iniziative siano state assunte, o s'intendano assumere, per evitare la vendita di giubbotti, o bretelle riflettenti, non omologate. (4-09692)

RISPOSTA. — Si fa presente che con decreto ministeriale 30 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 3 gennaio 2004 sono state stabilite le caratteristiche tecniche degli indumenti ad alta visibilità che devono essere indossati nelle situazioni previste dall'articolo 162 del decreto legislativo n. 285/1992 "Nuovo Codice della strada".

Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha altresì provveduto ad emanare in data 15 gennaio 2004 una circolare esplicativa (protocollo 14/MOT 1) di pari oggetto.

Il decreto ministeriale sopra citato richiama la legislazione vigente sui dispositivi di protezione individuale (DPI) contenuta nelle direttive comunitarie 89/686/CEE, 93/68/CEE, 93/95/CEE e 96/58/CEE trasposte nell'ordinamento nazionale dal decreto legislativo n. 475/1992 e successive modificazioni.

In base a tale legislazione, si presumono conformi ai requisiti essenziali di salute e di sicurezza i giubbotti e le bretelle ad alta

visibilità, muniti del marchio di conformità CE, per i quali al fabbricante, od al suo rappresentante stabilito nel territorio comunitario, sia stato rilasciato l'attestato di certificazione previsto all'articolo 7 del decreto legislativo n. 475/1992. Con tale documento, un organismo di controllo autorizzato attesta che il modello di DPI è stato realizzato in conformità alle disposizioni delle norme nazionali, che traspongono le norme armonizzate applicabili a quel tipo di DPI. Tali norme di armonizzazione sono emanate dal Comitato Europeo di Normazione (CEN) su mandato della Comunità Europea.

Per gli indumenti ad alta visibilità la norma armonizzata di riferimento è la UNI EN 471, le cui prescrizioni tecniche devono essere rispettate in sede di certificazione del prodotto. Tale norma non prevede alcuna prova sul comportamento al fuoco dei materiali che costituiscono l'indumento ad alta visibilità né prescrive che tali materiali debbano essere ignifughi.

Al riguardo si sottolinea come la funzione del giubbotto o della bretella ad alta visibilità sia quella di rendere visibile l'automobilista qualora si trovi in condizioni ambientali di scarsa visibilità, in situazioni di potenziale pericolo lungo la strada. Peraltro, l'utilizzo di un gilet di tipo ignifugo apporterebbe un beneficio all'utenza solo qualora tutti gli altri indumenti indossati avessero le stesse proprietà.

In conclusione, si ritiene che la normativa sopra citata sia esaustiva sull'argomento e non comporti l'assunzione di misure urgenti supplementari rispetto a quanto già previsto dalle norme per garantire l'incolumità e la sicurezza pubblica.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

il tunnel del Monte Bianco è stato inaugurato nel 1965 con diverse e fortemente inferiori intensità di traffico rispetto a oggi;

attualmente è un traforo monocanna con doppio senso di marcia, con una sola corsia per ogni direzione e divieto di sorpasso;

l'attuale situazione è potenzialmente pericolosa, nonostante le misure di sicurezza poste in essere dopo il tragico rogo interno del marzo 1999; pericolosa per la commistione di traffico di auto e TIR in uno spazio ristretto;

ad opinione dell'interrogante, dovrebbe essere realizzato un nuovo assetto viario, tale da permettere un transito più agevole, spedito e sicuro, riservando l'una canna per un senso di marcia e l'altra per l'altro. In alternativa si potrebbe ipotizzare l'utilizzo bidirezionale di ogni canna (una corsia per ogni senso di marcia, senza sorpasso), riservandone una per le auto e l'altra per i TIR. È indubbia la maggior semplicità e rapidità di esecuzione dell'ipotesi in oggetto se rapportata a quella prevedente due tunnels monocamera distanziati con i relativi problemi di creazione integrale della nuova canna attraverso la roccia e di svincoli esterni più ampi in zone di accesso ai tunnels, sui due versanti, che già mal si prestano allo scopo;

quanto proposto non interferisce con qualsiasi ipotesi di contingentamento dei TIR, ma investe solo sicurezza e speditezza dei transiti;

tale studio di fattibilità potrebbe essere portato all'attenzione del governo francese quale utile base di discussione per un adeguamento viario tra le Alpi che coinvolge l'Europa tutta —:

se non ritenga utile promuovere uno studio di fattibilità relativo a un nuovo assetto viario sotto il Monte Bianco, consistente nel passaggio dalla canna bidirezionale attuale a due canne monodirezionali sovrapposte, ottenute con scavo appropriato sotto l'attuale piano viario, al fine di determinare un tunnel inferiore monodirezionale a doppia corsia (transito e sorpasso/emergenza) poggiate sul terreno e uno superiore, alla quota dell'attuale piano viario

(transito e sorpasso/emergenza), poggiate su struttura idonea gettata da muro a muro perimetrale di sostegno. (4-09591)

RISPOSTA. — L'ANAS spa, fa presente che dopo il tragico evento del marzo 1999, i lavori di ripristino del traforo del Monte Bianco, prontamente attivati a seguito delle disposizioni impartite dagli organismi di controllo italiani e francesi alle due società concessionarie, hanno permesso la sua riapertura in condizioni di sicurezza. Sicurezza maggiormente garantita dall'introduzione di innovazioni tecnologiche e gestionali che prevedono, tra l'altro:

a) l'adozione di una sala di controllo unica;

b) l'automatismo degli interventi di immediato soccorso e l'attivazione di Piani binazionali di intervento in caso di incendio;

c) la costruzione di nuovi rifugi realizzati con accessi per l'evacuazione verso l'esterno;

d) le disposizioni impartite dalla commissione intergovernativa di controllo in merito alle limitazioni per i mezzi pesanti in transito nel traforo, compresi quelli trasportanti merci pericolose ed al rispetto dei limiti di velocità ed interdistanza tra i veicoli.

Tutto ciò premesso, la società stradale ritiene senza dubbio auspicabile, quale soluzione migliorativa, la realizzazione di gallerie a doppio forbice, per il notevole abbattimento del rischio per gli utenti.

Nel caso dei trafori internazionali italo-francesi ogni innovazione deve, necessariamente, trovare l'accordo anche da parte del Governo francese con il quale, in più occasioni, non è stato possibile individuare una posizione comune per la realizzazione di una seconda canna a servizio dei trafori esistenti.

L'ANAS, a tal proposito, ricorda il caso del traforo del Frejus per il quale i due Governi hanno disposto la realizzazione di una galleria di servizio le cui dimensioni,

come attualmente definite, non ne permettono l'utilizzo come seconda canna e ciò nonostante gli sforzi e gli studi, portati avanti dalla parte italiana, tesi alla realizzazione di una galleria di maggiori dimensioni.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

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

con decreto del 19 marzo 2003 Prot n. 5968 l'ANAS (all. A), approva il progetto esecutivo dei lavori « ammodernamento ed ampliamento a tre corsie dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno, nel tratto compreso tra le progr.ve Km. 5+690 e 10+525 e di realizzazione del nuovo svincolo di Portici-Ercolano ». Le opere di cui trattasi sono dichiarate di pubblica utilità nonché urgenti ed indifferibili ai sensi e per gli effetti dell'articolo 11 della legge 24 luglio 1961, n. 729;

il primo progetto che dal 1989 ha concluso la prima fase approvativa nel 1994 (ministero dei lavori pubblici n. 1143 del 15 dicembre 1994 - all. 4) pone alla base della sua legittimità, per quanto di competenza del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la nota prot. n. 1715 del 7 agosto 1992 (all. 1) e la nota prot. n. 8947/VIA/B.15 del 27 dicembre 1991 (all. 2). Nella prima nota, tra le varie prescrizioni si detta quella di salvaguardare per l'intero la Collinetta di San Pietro, nella seconda si parla di realizzare una galleria *by-pass* per la tratta non ampliabile tra S. Giorgio a Cremano e Torre del Greco;

con decreto del 3 giugno 2003 (Prot. n. 41755/I Sett.B) il prefetto della Provincia di Napoli, nel constatare che, con istanza del 12 maggio 2003 la SAM s.p.a., concessionaria ANAS, aveva chiesto di essere autorizzata ad occupare in via temporanea e con carattere di urgenza i

terreni siti nel comune di Portici occorrenti per la realizzazione dell'ampliamento a tre corsie dell'A3 e che detta istanza è relativa ai soli terreni con l'esclusione dei fabbricati adibiti a civili abitazioni in essi contenuti, concede l'occupazione temporanea degli immobili richiesti per ragioni di urgenza e di indifferibilità (all.B). Con tale decreto si dà di fatto il via libera all'occupazione dei terreni destinati a nuova sede autostradale per la realizzazione della terza corsia (nella tratta non ampliabile) e per la costruzione del megasvincolo di Portici-Ercolano (stravolgendo completamente la succitata Collinetta di S. Pietro);

nel 1996, in risposta ad una interrogazione parlamentare del senatore Antonio Carcarino (n. 4-00007 pubblicata sul resoconto sommario n. 2 e 16 maggio 1996), l'allora Ministro dei Lavori Pubblici Antonio Di Pietro, a proposito dei *timings* della realizzazione dell'opera, così si esprimeva: « nell'ambito dei citati lavori d'ammodernamento, l'intervento in oggetto sarà eseguito solo dopo aver realizzato la sede in galleria tra S. Giorgio ed Ercolano e l'intervento d'adeguamento della sede autostradale fino a Castellammare » (All. 7 Prot. ISS/2 del 18 settembre 1996);

pur subendo queste sostanziali modifiche, il progetto, notevolmente diverso da quello originario ed autorizzato, è stato sottoposto alla approvazione della Commissione VIA della Regione Campania, che, nella seduta del 23 novembre 2001 ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale per l'intervento della Società Autostrade;

tale Commissione, secondo l'interrogante, non essendo istituita da apposita legge regionale, appare sia incompetente di diritto ma anche di fatto, in quanto le modifiche apportate al progetto originario avrebbero richiesto l'espletamento della procedura di impatto ambientale di competenza ministeriale;

come è noto, la procedura VIA, contemplata dall'articolo 6 legge 349/86 prevede, in merito alle opere autostradali, la

competenza del Ministero dell'Ambiente e non della Regione; prevede inoltre la partecipazione al processo decisionale delle varie componenti sociali interessate: decisori, strutture amministrative, soggetti tecnici e pubblico potenzialmente coinvolto dagli effetti dell'opera;

per altri interventi lungo l'Autostrada Napoli-Salerno-Reggio Calabria la VIA statale è stata esperita in più occasioni e per territori dalla problematica forse meno complessa di quella posta dall'intervento in zona vesuviana. La zona in questione è infatti sottoposta a numerosi vincoli e prescrizioni e di per sé necessita di valutazioni ambientali appropriate;

la massiccia « invasione » del territorio determinerà secondo l'interrogante inoltre la probabile chiusura o la lenta agonia del Centro di riabilitazione dell'Istituto Antoniano realtà viva e presente nel settore diagnostico, riabilitativo e formativo, di numerose grandi e piccole attività artigianali locali e renderà praticamente impossibile la vita a migliaia di cittadini che da anni protestano contro la realizzazione di queste opere in quanto le corsie autostradali lambiranno numerose civili abitazioni attraversando intere aree cortilizie;

la società autostrade insiste sulla necessità di dover adeguare le geometrie e gli svincoli dell'attuale strada ai dettami previsti per un'autostrada, ma il rischio sarà proprio quello di mettere a repentaglio quella sicurezza che si assume voler salvaguardare, sfiorando, in alcuni casi di pochi centimetri le abitazioni che fiancheggeranno il nuovo impianto autostradale —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti e se non sia il caso di riconsiderare il progetto, con l'opportuno coinvolgimento dei soggetti interessati, chiarendo i costi ed i benefici di un'operazione che rischierebbe di danneggiare irrimediabilmente l'area vesuviana, già altrimenti compromessa da gestioni passate, sorde alle esigenze del rispetto ambientale ed interessate unicamente al profitto;

se, sulla base che l'interesse dominante sarebbe costituito dal timore di perdere l'attuale concessione (e il relativo pedaggio, da cui le sei piste di esazione da edificare a monte del territorio di Portici ed Ercolano), non sia il caso di declassare la tratta da Napoli a Torre del Greco, pur prevedendo un eventuale pedaggio (congruo) a copertura delle spese di esercizio. (4-09129)

RISPOSTA. — L'ANAS spa, interessata al riguardo, informa che in sede di conferenza dei servizi il provveditorato regionale alle opere pubbliche della Campania non ha ritenuto sottoporre le opere di terza corsia dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno alla disciplina VIA in quanto costituenti modifica di un progetto già sottoposto a procedura VIA nell'ambito della competenze del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, ai sensi dell'articolo 1, comma 11 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 recante « Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'articolo 40, comma 1, della legge n. 146 del 22 febbraio 1994, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale.

La società stradale fa presente, al riguardo, che in occasione della redazione del progetto di massima dei lavori di ammodernamento della sede autostradale dell'A3, propedeutico ai progetti esecutivi tra cui quello in argomento, il ministero dell'ambiente rilasciò, a conclusione della Valutazione d'impatto ambientale su detto progetto, il proprio nulla osta n. 83 19/via/B. 15 del 3 novembre 1994.

L'ANAS rende noto, infine, che i lavori di realizzazione della galleria Vesuvio sono previsti successivamente al completamento degli interventi di 3ª corsia in argomento, in coerenza col piano finanziario allegato alla vigente convenzione ANAS/SAM, stipulata nell'anno 1999.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legge n. 355 del 2003 del 24 dicembre 2003, approvato dal Governo ed in vigore dal 1° aprile 2004, prevede che 40 milioni di automobilisti debbano dotarsi di giubbotti e bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità che devono essere indossati dai conducenti dei veicoli a motore immatricolati in Italia in caso di arresto del veicolo;

il decreto legge n. 475 del 1992, che detta le norme che si applicano ai dispositivi di protezione individuale, nel seguito indicati con la sigla DPI.2, prevede che si intendono per DPI, i prodotti che hanno la funzione di salvaguardare la persona che l'indossi o comunque li porti con sé da rischi per la salute e la sicurezza. Sono anche considerati DPI: a) l'insieme costituito da prodotti diversi, collegati ad opera del costruttore, destinato a tutelare la persona da uno o più rischi simultanei; b) un DPI collegato, anche se separabile, ad un prodotto non specificamente destinato alla protezione della persona che lo indossi o lo porti con sé; c) i componenti intercambiabili di un DPI, utilizzabili esclusivamente quali parti di quest'ultimo e indispensabili per il suo corretto funzionamento; d) i sistemi di collegamento di un DPI ad un dispositivo esterno, commercializzati contemporaneamente al DPI, anche se non destinati ad essere utilizzati per l'intero periodo di esposizione a rischio;

i giubbotti catarifrangenti che verranno imposti, a partire dal 1° aprile 2004 a 40 milioni di automobilisti (previsti da un decreto stranamente fissa l'identikit di un prodotto da una nota multinazionale nel settore della fotografia e cartellonistica stradale) non sembrano rispondere ai criteri di sicurezza previsti dal decreto n. 475 del 1992 poiché facilmente infiammabili;

Intesa consumatori, avrebbe presentato un esposto-denuncia alla Procura della Repubblica di Roma in cui chiederebbe di accertare i livelli di infiammabi-

lità di un prodotto rispondente a requisiti del decreto n. 475 del 1992 e se dietro il decreto del Governo, non si potesse concretizzare un fiorente *business* pari a 500 milioni di euro a danno degli automobilisti, avendo testato un giubbotto catarifrangente distribuito da un noto mensile, che promette di regalare: « soccorso stradale, carro attrezzi gratis più bonus per complessivi 230 euro per taxi, esaurimento carburante e foratura pneumatici per 1 anno su tutte le strade europee 24 ore su 24 » di cui sarebbe stata riscontrata la facile infiammabilità —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti e quale eventuale *business* si nasconda dietro la vendita dei suddetti giubbotti catarifrangenti, i quali piuttosto che prevenire andrebbero ad aumentare i livelli di rischio degli utenti e dei consumatori;

se laddove anche il Governo abbia acquisito informazioni in tal senso, quali misure urgenti intenda intraprendere per garantire l'incolumità e la sicurezza pubblica. (4-09247)

RISPOSTA. — *Si fa presente che con decreto ministeriale 30 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 3 gennaio 2004 sono state stabilite le caratteristiche tecniche degli indumenti ad alta visibilità che devono essere indossati nelle situazioni previste dall'articolo 162 del decreto legislativo n. 285 del 1992 « Nuovo Codice della strada ».*

Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha altresì provveduto ad emanare in data 15 gennaio 2004 una circolare esplicativa (prot. 14/MOT 1) di pari oggetto.

Il decreto ministeriale sopra citato richiama la legislazione vigente sui dispositivi di protezione individuale (DPI) contenuta nelle direttive comunitarie 89/686/CEE, 93/68/CEE, 93/95/CEE e 96/58/CEE trasposte nell'ordinamento nazionale dal decreto legislativo n. 475 del 1992 e successive modificazioni.

In base a tale legislazione, si presumono conformi ai requisiti essenziali di salute e di sicurezza i giubbotti e le bretelle ad alta visibilità, muniti del marchio di conformità CE, per i quali al fabbricante, od al suo

rappresentante stabilito nel territorio comunitario, sia stato rilasciato l'attestato di certificazione previsto all'articolo 7 del decreto legislativo 475 del 1992. Con tale documento, un organismo di controllo autorizzato attesta che il modello di DPI è stato realizzato in conformità alle disposizioni delle norme nazionali, che traspongono le norme armonizzate applicabili a quel tipo di DPI. Tali norme di armonizzazione sono emanate dal Comitato Europeo di Normazione (CEN) su mandato della Comunità Europea.

Per gli indumenti ad alta visibilità la norma armonizzata di riferimento è la UNI EN 471, le cui prescrizioni tecniche devono essere rispettate in sede di certificazione del prodotto. Tale norma non prevede alcuna prova sul comportamento al fuoco dei materiali che costituiscono l'indumento ad alta visibilità né prescrive che tali materiali debbano essere ignifughi.

Al riguardo si sottolinea come la funzione del giubbotto o della bretella ad alta visibilità sia quella di rendere visibile l'automobilista qualora si trovi in condizioni ambientali di scarsa visibilità, in situazioni di potenziale pericolo lungo la strada. Peraltro, l'utilizzo di un « gilet » di tipo ignifugo apporterebbe un beneficio all'utenza solo qualora tutti gli altri indumenti indossati avessero le stesse proprietà.

In conclusione, si ritiene che la normativa sopra citata sia esaustiva sull'argomento e non comporti l'assunzione di misure urgenti supplementari rispetto a quanto già previsto dalle norme per garantire l'incolumità e la sicurezza pubblica.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

sono attualmente in corso d'opera i lavori per la costruzione del collegamento autostradale Lacotisce-Valico di Rabuiese mediante raccordo con la Grande Viabilità

Triestina, alla cui realizzazione il soggetto deputato è l'Anas;

il progetto di realizzazione originario necessita di un adeguamento alla nuova normativa, secondo la quale, visti i volumi di traffico attuali e quelli che si presumono deriveranno dall'allargamento dell'Unione europea, l'unica tipologia di strada conforme è una moderna autostrada in ambito extraurbano corrispondente alla categoria A del decreto ministeriale 5 novembre 2001;

i lavori in oggetto interessano un'area che comprende al suo interno il sito inquinato denominato « Trieste » così come da decreto del ministero del 23 febbraio 2003, per il quale sono necessarie opere di bonifica —:

se il ministero intenda attivarsi affinché siano apportate le modifiche necessarie con gli adeguati strumenti finanziari;

quale tipologia di strada si intenda realizzare, e quali siano i tempi di realizzazione;

a che punto sono le intese tra il ministero per le infrastrutture e trasporti e il ministero dell'ambiente per risolvere le problematiche concernenti l'attraversamento del sito inquinato da parte della nuova viabilità. (4-09608)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione parlamentare in argomento, si comunicano i seguenti elementi di risposta forniti dall'ANAS spa.

L'autostrada A4 Venezia-Trieste rappresenta una direttrice fondamentale non solo del sistema viario italiano ma anche di quello orientale in quanto connette la rete italiana a quella dei Paesi dell'Europa centro-orientale.

Innanzitutto, riferisce la società stradale, l'A4 Venezia-Trieste ha la particolarità di rientrare in ben due degli itinerari internazionali identificati dai accordi AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries), siglati sotto l'egida dell'UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) il 15 novembre 1975 a

Ginevra e di cui l'Italia ha ratificato l'adesione il 29 novembre 1980.

In questo nuovo scenario, l'autostrada A4 tra Venezia e Trieste viene ad essere interessata ad un ulteriore, gravoso compito poiché costituisce l'unica connessione a sud delle Alpi tra la rete stradale TEN-T dell'Europa sud-occidentale e la rete dell'Europa centro-orientale dei paesi che hanno recentemente aderito all'Unione Europea, tramite il Corridoio 5.

Quindi, l'adeguamento dell'autostrada A4 costituisce un elemento fondamentale, alle luce dei diversi accordi internazionali, per lo sviluppo economico non solo del territorio attraversato ma di tutto il Paese. Esso è stato inserito tra gli interventi strategici individuati dalla legge obiettivo e dalla delibera Cipe 21 dicembre 2001 quale complemento del Corridoio stradale 5 e dei Valichi confinari, rientrando inoltre nell'Intesa Generale Quadro tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Friuli Venezia Giulia.

L'ANAS informa che il Piano finanziario della Concessionaria Autovie Venete spa, approvato in data 31 ottobre 2002 ed in attesa del decreto interministeriale di approvazione definitiva, di fatto già comprende l'adeguamento a tre corsie di marcia nel tratto di A4 tra lo svincolo di Quarto D'Altino ed il termine di concessione a Sistiana (Trieste), per una ammontare complessivo di spesa pari a 584.901 milioni di euro.

La configurazione di piattaforma adottata è la categoria A, con una larghezza complessiva pari a m. 32,50, organizzata in due carreggiate, ognuna con tre corsie da m. 3,75 affiancate da una corsia di emergenza da m. 3,00 e separate da uno spartitraffico da m. 4,00. Inoltre, lungo tutto lo sviluppo dell'autostrada è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ad una distanza di m. 500 l'una dall'altra.

La società stradale rende noto che il progetto preliminare, debitamente corredato dallo studio di impatto ambientale e dalla relativa documentazione inerente la localizzazione urbanistica dell'opera, ha riportato il parere favorevole in data 17 aprile

2003 da parte dell'ANAS che lo ha approvato per l'importo complessivo di 792.591.240,64 euro.

In data 20 maggio 2003 sono state avviate le procedure previste dall'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002 e in data 22 maggio 2003 è stata attivata la procedura di VIA, il cui iter risulta tuttora in corso essendo il progetto all'esame da parte della Commissione speciale VIA istituita presso il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

L'ANAS fa presente, inoltre, che nell'ambito della grande viabilità triestina sono in corso i lavori, recentemente consegnati, di collegamento del tratto terminale della A4 con la strada statale 15 «Flavia», tratto «Lacotisce-Rabuiese».

L'importo totale di tali lavori supera i 100 milioni di euro.

La società stradale rende noto, infine, che nel Programma Triennale 2003-2005 sono altresì previsti tra i miglioramenti funzionali sul raccordo A4-TS dal chilometro 3+000 al chilometro 21+400 lavori di pavimentazione in conglomerato drenante.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

RUSSO SPENA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

in data 23 marzo 2004 l'interrogante ha ricevuto dal Ministro Giovanardi la risposta all'interrogazione 4-08802 del 5 febbraio 2004;

l'oggetto dell'interrogazione era la legge n. 407 del 1998, recante norme in favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata;

la legge individua specificamente all'articolo 1, comma 2, le categorie di soggetti aventi diritto ai benefici previsti dalla legge stessa contemplando il coniuge e i figli superstiti, i fratelli conviventi e a carico qualora siano gli unici superstiti dei soggetti deceduti o resi permanentemente invalidi;

il quesito che l'interrogante poneva era: « se il Governo non ritenga necessario adottare iniziative normative dirette alla modifica del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 407 del 1998, affinché vengano estesi i benefici anche a fratelli e/o familiari conviventi (ma non a carico) della vittima se unici superstiti »;

la risposta del Ministro Giovanardi, a parere dell'interrogante, non è coerente con le finalità della legge. Infatti, se come il Ministro afferma « le misure previste dalla predetta legge sono finalizzate a recare sollievo a situazioni caratterizzate dal venir meno del soggetto che provvedeva, nel contesto familiare, al mantenimento dei beneficiari », non si comprende perché la legge attribuisca il diritto al collocamento obbligatorio « al coniuge e ai figli ». È chiaro che non sono certo i figli a mantenere il padre. Tali benefici si applicano, quasi sempre, dopo molto tempo dall'evento criminoso perché per poterne beneficiare occorre il riconoscimento di « vittima del terrorismo, della criminalità organizzata o del dovere » che, com'è noto, giunge spesso dopo tanti anni e, quindi, quando la famiglia ha certamente già provveduto a riorganizzare la propria esistenza per continuare a mantenersi. I benefici si applicano anche ai figli non conviventi;

inoltre, se le finalità fossero quelle riferite dal Ministro, non si capirebbe perché questi benefici non dovrebbero essere riconosciuti per tutti i reati che producono le identiche situazioni (omicidi della criminalità comune, morti bianche, eccetera). Si tratta di norme che riconoscono una « qualità » particolare alle vittime e/o alla tipologia di reato;

se ciò è vero, non può non tenersi conto che in un'area ad alto tasso mafioso, i familiari di una vittima di mafia, a prescindere dal rapporto di dipendenza economica, non possono che trovare maggiori difficoltà nel trovare un posto di lavoro —:

se, dopo questi ulteriori chiarimenti, il Governo non ritenga necessario adottare

iniziative normative dirette alla modifica del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 407 del 1998, affinché i benefici vengano estesi anche a fratelli e/o familiari conviventi (ma non a carico) della vittima se unici superstiti. (4-09642)

RISPOSTA. — Il Governo, in materia di provvidenze in favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata, ha preso, nel corso del 2003, iniziative normative molto significative. Si fa riferimento, in particolare, ai contenuti del decreto-legge 4 febbraio 2003, n. 13, convertito con la legge 2 aprile 2003, n. 56, che hanno permesso di concedere a una più ampia platea di destinatari l'assegno vitalizio rivalutabile e non soggetto ad Irpef, già previsto dall'articolo 2 della legge 23 novembre 1998, n. 407.

Inoltre, grazie allo stesso provvedimento, risulta oggi esclusa la necessità che i benefici si applichino « dopo tanti anni », così come ritenuto dall'interrogante, posto che « i benefici si applicano anche in assenza di sentenza qualora i presupposti per la concessione siano di chiara evidenza » (articolo 2 della legge n. 407, dopo le modifiche apportate dal Governo con il decreto-legge n. 13 del 2003).

L'equivoco presumibilmente è stato determinato dalla scarsa pubblicità data al positivo intervento governativo, già sottoposto al vaglio del Parlamento, che, esaminando dettagliatamente la materia, ha deciso la conversione del citato decreto con la legge n. 56 del 2003, nella quale non risultano approvate modifiche del tipo segnalato dall'interrogante. In altri termini, il Parlamento ha mantenuto inalterato l'impianto razionale contenuto nella legge 13 agosto 1980, n. 466 e successive modificazioni, riguardante speciali elargizioni a favore di categorie di dipendenti pubblici e di cittadini vittime del dovere o di azioni terroristiche, in relazione alle ragioni giustificatrici delle provvidenze (soggetti che abbiano perso colui che contribuiva al loro sostentamento e, cioè, coniuge superstite e figli a carico, figli, genitori, fratelli e sorelle (se a carico)).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giovanardi.

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

le recenti modifiche ed integrazioni apportate con la legge n. 214 del 1° agosto 2003 al codice della strada, con cui è stata varata la cosiddetta patente a punti, hanno lasciato aperte alcune questioni che richiederebbero un ulteriore approfondimento;

l'articolo 158 del codice della strada prevede che anche il titolare di un passo carraio non possa parcheggiare sul suolo demaniale riservatogli al transito per accedere al proprio immobile;

la norma in questione diviene contraddittoria pensando che il passo carraio garantisce l'entrata-uscita solo al titolare il quale non può sostando innanzi al proprio cancello impedire a se stesso l'entrata-uscita dal medesimo;

per altro se lo si costringe a parcheggiare in luogo diverso si perdono non uno ma due posti di parcheggio;

un'altra questione che merita un approfondimento è relativa all'articolo 126, comma 2, che prevede che nel caso mancata identificazione del conducente che ha violato una delle norme del codice della strada, la segnalazione deve essere effettuata a carico del proprietario della vettura e nel caso in cui il proprietario omette di fornire i dati in questioni si applica la sanzione prevista dell'articolo 180, comma 8, che per il proprietario della macchina vuol dire il pagamento di una somma da 343,35 euro a 1.376,55 euro —:

se non ritenga opportuno che l'identificazione del conducente resti a carico delle pubbliche autorità e non del proprietario della macchina;

se non si ritenga che il proprietario del passo carraio avrebbe tutti i diritti di parcheggiare anche davanti al propria garage;

come valuti il Ministro le questioni sopraindicate e se non si ritenga di dover adottare con urgenza iniziative normative dirette alla modifica delle disposizioni indicate. (4-08417)

RISPOSTA. — *Si fa presente che la norma prevista all'articolo 126, comma 2 del codice della strada, per la parte che pone a carico del proprietario del veicolo l'onere di indicare l'effettivo trasgressore, pena l'applicazione delle sanzioni ivi previste, è stata inserita dal Parlamento con la legge n. 214 del 2003 di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, che invece prevedeva l'onere della prova a carico dell'organo di polizia procedente.*

L'interesse generale che sottende la norma denunciata è stato quello di evitare comportamenti elusivi nell'applicazione della disciplina relativa alla patente a punti, considerato che l'articolo 201 del codice della strada prevede una serie di fattispecie — non più residuali rispetto al precedente assetto normativo vigente — per le quali la contestazione immediata della violazione non è necessaria.

Peraltro, anche altre norme, articolo 196 del codice della strada e articolo 2054 del codice civile, prevedono la responsabilità del proprietario accanto a quella del conducente.

Per quanto riguarda il segnale di passo carrabile, di cui alla figura II.78 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, si fa presente che tale norma non prevede eccezione al divieto di sosta che deve essere rispettato anche dal titolare del passo medesimo.

In base all'articolo 159 del nuovo codice della strada, comma 1, lettera b), oltre alla sanzione amministrativa, si applica la sanzione accessoria della rimozione del veicolo: infatti, il segnale viene richiesto ed installato per indicare un particolare accesso che deve sempre rimanere sgombro. Una diversa interpretazione porterebbe ad una occupazione permanente di suolo pubblico e, nel caso di passo a disposizione di una molteplicità di soggetti, si porrebbero anche questioni di accessibilità. Nel caso, invece, di un unico fruitore non si comprende il motivo per cui quest'ultimo non si debba avvalere dello spazio di sosta privato a sua disposizione.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

mercoledì 27 novembre 2003 una grave inondazione ha colpito i comuni di Mesagne ed Erchie nella provincia di Brindisi con gravi danni all'agricoltura, alle attività commerciali, imprenditoriali ed ai singoli cittadini;

tale situazione è determinata per il degrado ambientale in cui versa il territorio e per la mancanza di un adeguato sistema di raccolta delle acque pluviali;

per tale motivo le amministrazioni locali ed il prefetto di Brindisi hanno chiesto il riconoscimento dello stato di calamità —:

quali iniziative intenda mettere in atto per evitare il ripetersi di tali gravissime situazioni a carico del territorio delle popolazioni interessate;

quali azioni voglia intraprendere per assicurare un più sollecito ed efficace intervento delle forze della protezione civile a tutela della vita di uomini, dei cittadini e dell'integrità dei beni materiali.
(4-08214)

RISPOSTA. — *Il 27 novembre 2003, nella provincia di Brindisi, si è verificato un nubifragio di eccezionale intensità.*

I dati rilevati dal Dipartimento della protezione civile hanno segnalato violente precipitazioni con un massimo di 100,4 mm di pioggia nelle ventiquattro ore, nella città di Brindisi. Nel comune di Mesagne, in alcuni punti, l'acqua ha raggiunto l'altezza di 60 centimetri, causando allagamenti nei locali interrati e disagi alla circolazione stradale.

Ulteriori disagi alla popolazione si sono verificati nei territori dei comuni di Avetrana (Taranto), Brindisi, Torre Santa Susanna (Brindisi), Erchie (Brindisi) e Mesagonela (Brindisi), anche se non ci sono stati significativi danni alle infrastrutture pubbliche. L'intervento degli operatori di protezione civile e delle squadre dei vigili del fuoco è stato tempestivo e si sono subito effettuati i primi interventi urgenti.

A seguito della situazione creatasi, la regione Puglia, in data 26 gennaio 2004, ha presentato istanza per la dichiarazione dello stato di emergenza ai sensi della legge n. 225 del 1992.

Successivamente il Dipartimento della protezione civile, tramite i suoi Uffici tecnici, ha provveduto a svolgere un'istruttoria dalla quale non sono emersi i caratteri di eccezionalità previsti dall'articolo 2, comma 1, lettera c) della predetta legge n. 225 che avrebbero giustificato la dichiarazione dello stato di emergenza.

Si è, quindi, ritenuto che gli eccezionali eventi meteorologici fossero riconducibili all'articolo 2, comma 1, lettera b) della medesima legge che prevede «eventi naturali o connessi con attività dell'uomo che per loro natura ed estensione comportano l'intervento coordinato di più enti od amministrazioni competenti per via ordinaria».

Le iniziative, quindi, volte a fronteggiare lo stato di emergenza, ricadono nella competenza della regione Puglia.

Per quanto riguarda le azioni da intraprendere per assicurare un più sollecito ed efficace intervento delle forze di protezione civile a tutela della vita dei cittadini e dell'integrità dei beni materiali, il Dipartimento della protezione civile ha promosso e finanziato l'istituzione di un sistema di centri operativi, denominati «Centri Funzionali», in grado di raccogliere, elaborare e confrontare dati tecnici, meteorologici, idropluviometrici, geologici e idrogeologici utilizzando procedure, linguaggi e standard operativi condivisi.

Questi Centri, pur essendo dotati di unitarietà di procedure e di modalità di scambio dei dati, sono stati progettati nel rispetto dell'autonomia di decisione e di gestione dell'emergenza nelle singole regioni, sul territorio di rispettiva competenza, realizzando, in tal modo, una migliore collaborazione tra Stato e regioni, in armonia con quanto disposto delle recenti riforme legislative.

La regione Puglia, infatti, ha inaugurato, nell'agosto 2003, la nuova centrale operativa di protezione civile e, nel dicembre

2003, ha espresso parere favorevole alla realizzazione del Centro funzionale regionale.

Infine il Dipartimento della protezione civile ha previsto l'installazione di una rete di radar meteorologici, composti da apparati doppler di ultima generazione, che consentono di effettuare un'osservazione ad alta risoluzione spaziale dei fenomeni meteorologici e, quindi, di prevedere, rapidamente, la loro evoluzione.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giannardi.

SGOBIO. — *Al Ministro delle politiche agricole e forestali, al Ministro per le politiche comunitarie.* — Per sapere — premesso che:

a parere dell'interrogante la decisione sull'etichettatura dei vini assunta nei giorni scorsi dalla Commissione europea penalizza i vini di qualità;

la possibilità per un qualsiasi produttore del mondo di poter denominare un vino non in base all'origine ma solo al nome che vorrà scegliere, consentirà ad esempio a qualunque imprenditore di qualunque paese del mondo di chiamare il suo vino con il nome delle migliori etichette italiane;

le denominazioni rappresentano la storia, i legami culturali, la specificità delle produzioni, l'impegno per la qualità e sono essenzialmente garanzie a tutela dei consumatori;

la decisione assunta a Bruxelles è grave perché getta un'ombra di sfiducia nell'intero settore, sia nel comparto produttivo, con logiche e conseguenti ricadute occupazionali, e sia in quello delle vendite, con giustificate insoddisfazioni qualitative da parte dei consumatori: una specie di circolo vizioso, insomma, assurdo e controproducente;

se non ritengano opportuno promuovere iniziative, in sede europea, affinché sia rivista la predetta decisione della Com-

missione, che nulla di positivo provocherebbe all'intero settore, con possibili conseguenze occupazionali. (4-09389)

RISPOSTA. — *L'interrogazione cui si risponde fa riferimento al nuovo regolamento sull'etichettatura dei vini, il regolamento CE n. 316 del febbraio 2004, pubblicato sulla GUCE del 24 febbraio 2004.*

Il provvedimento, che introduce sostanziali cambiamenti sulle modalità di designazione, denominazione, presentazione e protezione dei vini, offre la possibilità a Paesi terzi di ricorrere ad alcune menzioni tradizionali di grandi vini europei, indebolendo così la protezione comunitaria sulle etichette ed, in particolare, sulle menzioni tradizionali dei vini italiani.

Naturalmente contrari a tale proposta sono stati tutti i Paesi europei a forte vocazione vitivinicola.

Le Menzioni Tradizionali costituiscono un patrimonio collettivo di carattere economico-produttivo e culturale degli utilizzatori di una denominazione di origine (D.O.) dei vini.

I produttori che legittimamente hanno determinato la notorietà e la reputazione di una menzione tradizionale (esempio: Amaroni, Brunello, Recioto) devono poter tutelare questo importante patrimonio, caratteristico della viticoltura comunitaria e non correre il rischio che, tra alcuni anni, produttori di altri Paesi possano chiederne l'utilizzo sul mercato comunitario.

Il Governo italiano si è opposto decisamente al provvedimento, fin dall'inizio.

Infatti, già durante i lavori del Comitato di Gestione Vino della Commissione, nel corso dei quali è stata discussa la proposta di regolamento di modifica del Reg. CE n. 753/2002, in particolare per gli aspetti relativi alla protezione delle Menzioni Tradizionali dei vini, il Ministero ha interposto ogni utile iniziativa atta a scongiurare l'approvazione del provvedimento.

In particolare, oltre a presentare alla Commissione memorie scritte contrarie alla proposta di regolamento di modifica, specialmente per gli aspetti legati alle Menzioni Tradizionali, l'Italia, insieme alla Francia, Spagna, Portogallo, Grecia e Lussemburgo,

ha espresso voto contrario alla proposta di regolamento nel corso del Comitato di Gestione Vino del 10 febbraio 2004.

A tali iniziative, si aggiungano due note ufficiali inviate al Presidente della Commissione Prodi ed al Commissario Monti, datate 17 febbraio 2004.

Tuttavia, nonostante tutto, la Commissione ha adottato il regolamento di modifica, senza il parere del Comitato di Gestione.

Il ministero, allo stato, nell'assicurare che vigilerà affinché la Commissione gestisca al meglio il regolamento, attraverso l'utilizzo di tutti gli strumenti di difesa che lo stesso prevede, è impegnato presentare un ricorso aggiuntivo alla Corte di Giustizia UE.

Non di meno, saranno valutate ulteriori iniziative nazionali in aggiunta alle difese europee.

Il Ministro delle politiche agricole e forestali: Giovanni Alemanno.

TIDEI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

i due velivoli B737, della compagnia egiziana Flash Airlines, uno dei quali caduto nel Mar Rosso, causando 143 vittime, operavano sistematicamente in Italia per voli charter;

anche il giorno del grave disastro il velivolo caduto nel Mar rosso aveva effettuato il collegamento Torino-Sharm el Sheik e Sharm el Sheik-Venezia e viceversa con passeggeri italiani;

nel 2002 a causa di un'avaria al motore uno dei due velivoli aveva dovuto effettuare un atterraggio di emergenza ad Atene con passeggeri italiani;

il 4 febbraio 2003 nel volo charter Roma-Parigi con passeggeri italiani aveva subito un'avaria al motore che l'aveva costretto a un atterraggio di emergenza a Ginevra;

fin dall'ottobre 2002 l'Ente per l'Aviazione svizzero a seguito di un'ispezione

eseguita sull'aeroporto di Zurigo aveva disposto per gli stessi velivoli il divieto di sorvolo dello spazio aereo elvetico per gravi carenze riscontrate sulla sicurezza;

l'esito dell'ispezione, disposta in applicazione del programma SAFA (Safety Assessment Foreign Aircraft) varata dall'ente europeo per l'Aviazione Civile (ECAC) fin dal 1996, era stato notificato a tutti i Paesi ECAC, Italia compresa;

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) pur a conoscenza delle disposizioni emanate dall'ente elvetico e delle due gravi emergenze subite da passeggeri italiani, non ha ritenuto di intervenire per tutelare la sicurezza del volo, lasciando che i velivoli venissero utilizzati da *tour operator* nazionali;

l'ENAC pertanto, avrebbe commesso grave omissione nell'applicazione del programma SAFA-ECAC, non avendo eseguito ispezioni, ponendosi così a livello di Albania o Ucraina, mentre in altri Paesi europei sono state eseguite dal 1996 al 2002 ben 15.755 ispezioni per 474.082 controlli con conseguenti provvedimenti restrittivi nei confronti di 19 vettori;

le omissioni avrebbero comportato gravi rischi a passeggeri italiani solo casualmente non coinvolti in gravi incidenti aerei;

se siano ravvisabili responsabilità in capo ai vertici dell'Enac per la vicenda esposta in premessa ed in caso affermativo quali provvedimenti intenda adottare;

se non ritenga necessario che siano rivisti i criteri per l'assegnazione di funzioni apicali, in Enti di aviazione civile, fino ad ora assegnate sempre, ad avviso dell'interrogante, senza tener conto di precise e documentate conoscenze aeronautiche. (4-08475)

RISPOSTA. — In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, sono state fornite dettagliate informazioni dall'ENAC — Ente nazionale per l'aviazione civile — il quale premette che la sicurezza degli operatori esteri è garantita

da un complesso di regole internazionali, vale a dire dagli standards e dalle raccomandazioni contenuti negli Annessi alla convenzione di Chicago e da un sistema di controlli tesi a verificare l'applicazione di dette regole.

Riferisce quindi che la responsabilità di garantire il rispetto degli standards di sicurezza appartiene allo stato di registrazione dell'aeromobile che recepisce i contenuti degli Annessi ICAO ed effettua i controlli sull'attuazione dei relativi requisiti tecnici ed operativi.

Pertanto, gli Stati sorvolati o presso i quali si svolgono i collegamenti aerei internazionali, accettano le certificazioni di navigabilità e di idoneità degli operatori aerei di paesi esteri senza l'obbligo di ulteriori controlli che, comunque, sono ammessi nell'ambito degli accordi bilaterali di traffico.

L'ENAC evidenzia, inoltre, come allo scopo di individuare eventuali carenze degli aeromobili e degli operatori rispetto agli standards dell'ICAO sia stato predisposto il programma ispettivo denominato SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), il quale prevede al termine dell'ispezione, la compilazione di un rapporto ispettivo nel quale sono riportati i rilievi classificati in tre categorie in funzione dell'impatto potenziale sulla sicurezza del volo.

I rapporti relativi alle effettuate ispezioni sono immessi in una banca dati che sarà, a sua volta, inserita entro alcuni mesi, via internet. Ad essa potranno accedere i singoli Stati facenti parte dell'ECAC (Conferenza Europea delle Aviazioni Civili).

L'Ente precisa che il rapporto 2002 ha evidenziato 3234 ispezioni SAFA e 3064 rilievi scaturiti da dette ispezioni. In tale ambito anche gli aeromobili della Società Flash Airlines sono stati oggetto di detti provvedimenti e la relativa ispezione si è svolta in Svizzera.

Per quanto riguarda l'Italia, ENAC riferisce che l'attività ispettiva SAFA è stata svolta negli anni 1996 e 1997 dagli ingegneri dell'ex Registro Aeronautico Italiano.

Negli anni successivi, a causa della carenza di risorse e della necessità di assicurare, in via prioritaria, lo svolgimento

di attività ispettive sugli aeromobili utilizzati dagli operatori nazionali, la medesima attività su operatori esteri è stata alquanto marginale.

Nel secondo semestre 2001, l'ENAC ha iniziato il percorso formativo professionale di dodici ex addetti al traffico dislocati presso le direzioni di circoscrizione aeroportuale ai fini di poterli qualificare come ispettori SAFA con il raggiungimento della necessaria riqualificazione professionale degli interessati, processo questo di lunga gestione.

Nel corso del 2002 sono state effettuate alcune ispezioni di rampa secondo la metodologia SAFA e, tra queste ultime, una in data 30 dicembre 2002, proprio su un velivolo della Flash Airlines.

Nel 2003 l'ENAC ha provveduto ad emettere una specifica procedura operativa per l'effettuazione delle ispezioni SAFA ed a completare il percorso addestrativo degli ispettori aeroportuali. L'Ente riferisce, inoltre, di aver definito il programma ispettivo già iniziato a partire al 1° gennaio del 2004.

Oltre alle ispezioni di rampa, l'attività dei controlli dell'Ente sugli operatori esteri si è sviluppata mediante ispezioni documentali a bordo degli aeromobili, effettuate presso gli aeroporti di transito secondo programmi stabiliti in accordo con la circolare ENAC APT-08B.

Gli ispettori ENAC hanno già effettuato 10.000 controlli di cui 2.085 nell'anno 2003 su operatori stranieri.

Per quanto riguarda in particolare la Flash Airlines che da alcuni anni svolge traffico charter tra l'Europa e l'Egitto, l'ENAC precisa che la compagnia ha operato con due aeromobili Boeing B 737-300 uno dei quali, contrassegnato dalle marche SU-ZCF, ha subito l'incidente a Sharm el Sheik lo scorso gennaio subito dopo il decollo.

Nel periodo 2002-2003 tali aeromobili sono stati sottoposti a otto ispezioni del programma SAFA effettuate da esperti delle autorità delle aviazioni civili europee nel corso dei transiti degli aeromobili stessi sugli aeroporti degli Stati aderenti all'ECAC.

In Italia gli aeromobili della suddetta società sono stati sottoposti nello stesso

periodo a sedici controlli documentali del programma di cui alla citata circolare ENAC APT-08B, con esito favorevole.

L'ENAC chiarisce, infine, che l'informazione dell'azione restrittiva adottata dall'Ufficio Federale elvetico dell'Aviazione Civile nei confronti della Flash Airlines volta a non consentire alla medesima l'effettuazione di ulteriori voli nello spazio aereo della Svizzera, è stata comunicata il 15 ottobre 2002 al Coordinatore del programma SAFA presso le JAA (Joint Aviation Authority) che gestisce la banca dati e i rapporti con le autorità nazionali.

I rapporti delle ispezioni sono stati inseriti nella banca dati della predetta autorità.

Il coordinatore JAA, in data 16 ottobre 2002, ha diramato l'informazione per posta elettronica ai vari coordinatori locali al fine di consentire alle autorità europee di poter adeguare le priorità ispettive del programma SAFA a livello nazionale.

L'Ente precisa, infine, che non vi è stata pertanto alcuna comunicazione diretta dell'autorità svizzera alle altre autorità europee, né raccomandazioni da parte dell'ECAC di adottare simili azioni restrittive che, peraltro, non sono previste neanche negli attuali protocolli del programma SAFA.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

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

l'inondazione che si è rovesciata l'8 settembre 2003 su una parte del territorio jonico e in particolare sull'area dei comuni di Palagiano e Palagianello, nella provincia di Taranto ha determinato lo stravolgimento della vita di quei centri, danni gravissimi e perdite di vite umane;

i sindaci dei due comuni hanno aspramente criticato la protezione civile per aver abbandonato a se stesse le comunità e ignorato le richieste di aiuto dei municipi;

tale critica è stata così determinata da portare i due sindaci ad abbandonare per protesta la riunione convocata dalla prefettura nella tarda serata dell'8 settembre;

il responsabile del settore prevenzione della protezione civile, Bernardo De Bernardis, ha invece rivendicato l'assenza di qualsiasi ritardo e « l'intervento tempestivo e in pieno accordo con quanto chiesto dal presidente della Regione Raffaele Fitto »;

evidentemente tale intervento non prevede incredibilmente il coinvolgimento e l'attivazione del comitato regionale della protezione civile il cui presidente, Fabrizio Camilli, ha denunciato il mancato coinvolgimento, perfino nella partecipazione al « vertice » del giorno 8, della sua struttura denunciando di aver « appreso quanto avvenuto nel tarantino solo dai giornali » e di non aver potuto di conseguenza attivare i numerosi specializzati che, se interpellati, si recano sul posto con mezzi adeguati » dalla provincia di Lecce;

si è così dato avvio a un rimpallo di responsabilità fra le autorità preposte all'emergenza che contrasta tragicomicamente con la gravità della situazione e con il dramma degli sfollati —:

quale sia stato il grado di tempestività ed efficienza dell'intervento della protezione civile nazionale;

quale sia la ragione del mancato raccordo tra protezione civile nazionale ed il comitato regionale della protezione civile;

quali interventi di ristoro dei danni e di sostegno alle popolazioni colpite si intendano adottare;

se intendano disporre, come per il terremoto, misure di esenzione fiscale tra le quali *ticket*, IRPEF, ICI. (4-07362)

RISPOSTA. — Il giorno 8 settembre 2003 il territorio della provincia di Taranto è stato interessato da eccezionali eventi atmosferici a prevalente carattere temporalesco, per i quali il Dipartimento della Protezione Civile aveva emesso un avviso di

avverse condizioni meteorologiche previste a partire dalla serata dello stesso giorno e per le successive 24/36 ore.

Inoltre, tramite gli strumenti di rilevamento pluviometrico dislocati sul territorio, è stato attivato un monitoraggio del fenomeno in evoluzione ed un'attività di sorveglianza meteorologica ventiquattro ore su ventiquattro in stretto contatto con gli enti regionali di protezione civile.

L'eccezionalità dell'evento, caratterizzato da copiose precipitazioni che hanno causato l'esonazione di numerosi corsi d'acqua, ha determinato una situazione di serio pericolo per la pubblica e privata incolumità. Nelle campagne di Massafra una persona, travolta dalle acque, ha perso la vita, mentre, nel resto del territorio della provincia di Taranto, sono stati segnalati diversi danni alla viabilità stradale, alle infrastrutture di servizio ed alle colture agricole nonché alle abitazioni, per alcune delle quali si sono rese necessarie ordinanze di sgombero.

Pertanto il Consiglio dei Ministri ha deliberato, in data 12 settembre 2003, la dichiarazione dello stato di emergenza, cui ha fatto seguito, in data 5 novembre 2003, l'emanazione dell'ordinanza n. 3323.

Con la predetta ordinanza il Presidente della regione Puglia è stato nominato Commissario delegato allo scopo di provvedere alla realizzazione dei primi interventi urgenti, alla rimozione delle situazioni di pericolo, alla ricognizione dei comuni colpiti, nonché alla stima complessiva dei danni, avvalendosi anche della collaborazione degli uffici regionali, degli enti locali e delle amministrazioni periferiche dello Stato.

Per assicurare la tempestività e l'efficacia degli interventi, dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità, è stata attribuita al commissario delegato una serie di poteri in deroga alla normativa vigente, sempre nel pieno rispetto dei principi generali dell'ordinamento.

Il Commissario ha, quindi, assegnato ai nuclei familiari che sono stati costretti ad abbandonare l'abitazione principale, abituale e continuativa, un contributo per l'autonoma sistemazione, fino ad un massimo di 400 euro mensili o, in alternativa,

ha disposto il reperimento di una diversa sistemazione alloggiativa.

Inoltre, per facilitare un rapido rientro nelle abitazioni distrutte o danneggiate e per favorire la ripresa economica e, quindi, il ritorno alle normali condizioni di vita, è stata prevista anche l'erogazione, a titolo di acconto, di un contributo per l'esecuzione dei primi interventi di riparazione e ricostruzione degli immobili, nonché un ulteriore contributo a favore dei titolari di attività produttive, industriali, commerciali agricole ed artigianali, di società sportive, di organizzazioni di volontariato e del terzo settore. Per l'attuazione degli interventi è stata stanziata una somma pari a 10 milioni di euro, reperibili sul Fondo della protezione civile che verrà appositamente integrato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine, è opportuno evidenziare che ulteriori risorse finanziarie sono state stanziate con il decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante « Proroga di termini previsti da disposizioni legislative ».

L'articolo 20, comma 1 della predetta legge, nel prorogare la dichiarazione dello stato di emergenza al 31 dicembre 2005, ha autorizzato il Dipartimento della protezione civile a provvedere, con contributi quindicennali, ai mutui che soggetti competenti possono stipulare per la prosecuzione degli interventi diretti a superare l'emergenza.

Pertanto, in data 19 gennaio 2004, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato l'ordinanza n. 3332, recante « Ripartizione delle risorse finanziarie autorizzate ai sensi del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355 », con la quale sono state stabilite le quote dei limiti di impegno ripartiti tra le regioni interessate, autorizzate a contrarre mutui quindicennali. All'estinzione delle rate provvederà il Dipartimento della protezione civile.

La stessa ordinanza ha, inoltre, stabilito come limite di impegno, per i mutui quindicennali a favore della regione Puglia, la somma di 250.000,00 euro per l'anno 2005 e una cifra di pari importo per l'anno 2006.

Per quanto riguarda l'esenzione fiscale ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), dell'imposta comunale sugli immobili (ICI) e dei ticket sanitari, si fa presente che ai fini dell'ICI, l'articolo 8 comma 1, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, prevede la riduzione al 50 per cento del tributo per i fabbricati dichiarati inagibili o inabitabili e di fatto non utilizzati per il periodo dell'anno durante il quale sussistono dette condizioni.

Inoltre, a seguito dell'ampio potere regolamentare conferito dall'articolo 52 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, i comuni possono stabilire riduzioni di imposta che superino il 50 per cento previsto, senza però arrivare ad introdurre un'esenzione che, invece, deve, necessariamente, essere prevista da un'apposita norma.

È opportuno richiamare l'attenzione anche sull'articolo 59, comma 1, lettera o) del predetto decreto legislativo n. 446 che consente ai comuni di stabilire, con regolamento, «differimenti di termini per i versamenti, per situazioni particolari», in modo da venire incontro alle esigenze dei contribuenti danneggiati, sempre che l'evento calamitoso non sia stato oggetto di specifico decreto ministeriale emanato ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212, relativo alle norme in materia di Statuto dei diritti del contribuente.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giannardi.

VIANELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

il Comitato di cui all'articolo 4 della 798 del 1984, in data 8 marzo 1999 prevedeva la costituzione di un « Ufficio di Piano »;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri approvato in data 21 marzo 2001 dava applicazione a tale disposizione;

tale decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è rimasto a tutt'oggi inapplicato in quanto non è mai stato registrato;

la seduta del già citato Comitato, in data 6 dicembre 2001 ha deliberato che « il Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo si possa avvalere di un Collegio di esperti di elevatissima qualificazione (« Ufficio di Piano), affinché sia garantita l'integrazione, la congruenza e la massima efficacia di tutte le attività finalizzate alla salvaguardia di Venezia, sia per gli aspetti tecnico-scientifici che per quelli di pianificazione complessiva »;

la costituzione di un « Ufficio di Piano » supererebbe la vistosa anomalia dovuta all'assenza di un organo tecnico pubblico di controllo e di programmazione, nei fatti oggi affidata al concessionario unico « Consorzio Venezia Nuova » —:

quali iniziative il Governo intenda intraprendere per consentire una celere costituzione dell'Ufficio di Piano.

(4-03067)

RISPOSTA. — *L'Ufficio di Piano presso il Magistrato delle acque di Venezia, con funzioni di supporto al Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo, di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, è stato istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 13 febbraio 2004.*

Tale organismo dovrà garantire i flussi finanziari dei piani di intervento di tutte le amministrazioni competenti in modo da provvedere alla massima integrazione degli interventi programmati, finalizzati alla salvaguardia della città di Venezia.

Per quanto attiene alle opere di competenza del Magistrato delle Acque, realizzate in regime di concessione, si fa presente che la programmazione è rigidamente stabilita dal Piano Generale degli Interventi — recepito dalla legge n. 139/92 — e che i controlli sono effettuati sistematicamente dal Magistrato delle Acque stesso attraverso i propri tecnici; i singoli progetti, valutati dal comitato tecnico di questo magistrato e

recepiti da decreti operativi, sono sottoposti al controllo di legittimità degli organi istituzionali a ciò preposti.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giannardi.

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

Gabriele Greco, appartenente al Movimento dei Disobbedienti, è stato fermato il 3 febbraio durante l'occupazione di alcune case sulla linea dell'alta velocità alle porte di Roma;

il 4 febbraio, dopo che il giudice monocratico del tribunale di Roma ha disposto la scarcerazione, ha dichiarato di aver subito dei maltrattamenti da parte delle forze dell'ordine nello sede del commissariato Prenestino, quali pugni in testa, frustate con un asciugamano bagnato e di essere stato lasciato senza cibo né vestiti per una intera notte;

in seguito a tali dichiarazioni il giovane è stato denunciato per diffamazione dalla Digos della Questura di Roma;

ad opinione dell'interrogante quanto è avvenuto, stando alle dichiarazioni di Greco, è gravissimo e tale episodio merita l'apertura di un'inchiesta da parte dei vertici della Polizia, in quanto questure e commissariati non sono zone franche dove è possibile attuare la sospensione dei diritti —:

se non ritenga doveroso intervenire per fare luce sulle gravi dichiarazioni riguardo ai presunti maltrattamenti che avrebbe subito in prigione da parte della Polizia. (4-08829)

RISPOSTA. — *Si comunica che secondo quanto riferito dalla questura di Roma, la manifestazione svolta nella mattinata del 3 febbraio scorso in via Tor Cervara, contro i lavori della linea ferroviaria per l'Alta Velocità, non era stata preavvisata e consisteva nel continuo attraversamento della strada da parte di una cinquantina di*

persone, con il palese scopo di ostacolare e, a tratti, di bloccare del tutto la circolazione.

In questo frangente non vi sono state cariche o altri analoghi interventi delle forze di polizia.

A margine dell'iniziativa, un gruppo di una quindicina di persone, allontanatosi alla spicciolata, si è recato in via Morbelli, dove ha occupato un appartamento al piano terra della TAV, penetrando all'interno dopo aver sfondato un muro posteriore dell'immobile.

Alle ore 12 circa duecento dimostranti hanno raggiunto via Morbelli, radunandosi davanti all'edificio in cui si trovava l'appartamento occupato.

Dopo le 13, mentre erano ancora in corso tentativi di mediazione da parte delle forze dell'ordine per far cessare l'iniziativa, alcuni individui, indossando caschi da motociclista, hanno improvvisamente tentato di entrare con la forza nell'atrio dello stabile, aggredendo gli operatori di polizia che lo presidiavano e lanciando al loro indirizzo oggetti contundenti, gli agenti hanno resistito al tentativo di sfondamento ed hanno sgomberato l'appartamento occupato, eseguendo anche due cariche di alleggerimento che hanno definitivamente disperso gli aggressori.

Il questore ha riferito che non risulta alcuna segnalazione in merito a feriti tra i manifestanti, mentre sono rimasti contusi cinque appartenenti alla polizia di Stato (due del reparto volanti e tre del I reparto mobile).

Durante i tafferugli è stato arrestato Gabriele Greco, resosi responsabile di lesioni e resistenza a pubblico ufficiale, manifestazione non preavvisata e possesso di armi da taglio: l'arresto è stato convalidato il giorno dopo dall'autorità giudiziaria.

Il questore di Roma ha, inoltre, riferito di aver svolto approfonditi accertamenti in merito alle accuse di violenze di cui sarebbe stato vittima lo stesso Greco durante il fermo negli uffici di polizia, riscontrandone la completa infondatezza.

In particolare, giunto al commissariato « Prenestino » alle ore 14 circa, dove è stato liberato dalle manette, al Greco è stato chiesto se desiderasse mangiare o bere e,

come previsto dalla legge, quale avvocato volesse avvisare dell'arresto e scegliere, quale proprio difensore.

Il fermato ha accettato dell'acqua ed ha nominato come proprio difensore di fiducia il legale nel frattempo giunto nel commissariato su invito degli stessi manifestanti.

Successivamente accompagnato nella camera di sicurezza della questura, l'arrestato è stato informato delle norme che regolano la permanenza dei detenuti, le quali non consentono di indossare capi di abbigliamento suscettibili di essere utilizzati per compiere atti di autolesionismo o reazioni violente.

Poiché una delle due felpe da lui indossate ed i pantaloni erano dotati di lacci, il Greco è stato invitato a togliersi il vestiario in questione o, diversamente, a tagliare i lacci medesimi, avendo quest'ultimo rinunciato ad indossare tali indumenti, presi in custodia per la notte dal personale di vigilanza, gli sono state fornite delle coperte.

È stato comunque accertato che le celle di sicurezza della questura sono dotate di

impianto di riscaldamento, nel periodo in questione perfettamente funzionante nelle ventiquattro ore.

È stato inoltre accertato che al signor Greco è stato fornito il sacchetto viveri per la cena e che le celle di sicurezza sono tutte dotate di lavandino erogante acqua calda e fredda, assolutamente potabili.

Le modalità del trattenimento di quest'ultimo presso i menzionati Uffici della polizia di Stato sono comunque oggetto di accertamento, tuttora in corso, da parte dell'autorità giudiziaria, a seguito della detagliata informativa trasmessa dalla questura di Roma, che ha, infatti, denunciato, oltre a Gabriele Greco, anche i signori Nunzio D'Erme e Guido Lutrario per la campagna denigratoria svolta a mezzo stampa nei confronti degli appartenenti alla polizia di Stato.

Non risulta, invece, sporta alcuna denuncia da parte dell'interessato per le violenze di cui si è dichiarato vittima.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno: Alfredo Mantovano.