

224.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
Interpellanza:		Mancini Gianmarco	4-16683 12736
Pecoraro Scanio	2-00899 12727	Sollazzo	4-16684 12737
		Conti	4-16685 12737
Interrogazioni a risposta in Commissione:		Crippa	4-16686 12738
Lettieri	5-01476 12728	Pasetto	4-16687 12739
D'Amato	5-01477 12728	Ratto	4-16688 12740
D'Amato	5-01478 12728	Testa Enrico	4-16689 12740
		Testa Enrico	4-16690 12741
Interrogazioni a risposta scritta:		Gasparri	4-16691 12742
Castelli	4-16674 12730	Parlato	4-16692 12742
Castelli	4-16675 12730	Parlato	4-16693 12743
Guidi	4-16676 12730	Parlato	4-16694 12743
Tassi	4-16677 12732	Parlato	4-16695 12744
Servello	4-16678 12732	Parlato	4-16696 12744
Trabacchini	4-16679 12733	Parlato	4-16697 12744
Giuntella	4-16680 12734	Parlato	4-16698 12744
Nuccio	4-16681 12735	Parlato	4-16699 12745
Piscitello	4-16682 12735	Buontempo	4-16700 12745
		Mattioli	4-16701 12745
		Borghesio	4-16702 12746

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 23 LUGLIO 1992

			PAG.			PAG.
Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:						
Abaterusso	4-04838	III	Marino	4-10981	XXVII	
Aimone Prina	4-11162	IV	Martucci	4-11366	XXVIII	
Albertini Renato	4-15279	IV	Melilla	4-11289	XXIX	
Anedda	4-11102	V	Mundo	4-00583	XXX	
Battistuzzi	4-09288	VI	Mundo	4-10174	XXX	
Berselli	4-12806	VII	Nuccio	4-05348	XXXI	
Berselli	4-13172	VIII	Parlato	4-01969	XXXII	
Bettin	4-05710	IX	Parlato	4-04907	XXXIII	
Biasci	4-10564	XI	Parlato	4-13944	XXXIV	
Boato	4-04863	XII	Parlato	4-14224	XXXVI	
Cancian	4-08536	XIV	Petrocelli	4-10873	XXXVII	
Corrao	4-10350	XV	Poli Bortone	4-05907	XXXVIII	
Dosi	4-07578	XVI	Poli Bortone	4-08492	XXXIX	
Goraacci	4-11653	XVII	Polizio	4-11199	XXXIX	
Grippo	4-11093	XIX	Provera	4-12991	XL	
Iodice	4-10858	XX	Renzulli	4-09944	XLI	
Iodice	4-11802	XXI	Santonastaso	4-11297	XLI	
Lucarelli	4-13209	XXII	Sartoris	4-11731	XLIV	
Maceratini	4-13977	XXIV	Scalia	4-10743	XLIV	
Maceratini	4-14388	XXIV	Tassi	4-01058	XLVI	
Marenco	4-03800	XXV	Tassi	4-05929	XLVIII	
Marenco	4-04674	XXVI	Tassi	4-08345	XLIX	
			Tremaglia	4-13073	L	
			Widmann	4-09660	LI	

INTERPELLANZA

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere — premesso che:

si sono verificati negli ultimi tempi suicidi nelle carceri italiane, tra cui ultimi quello dell'ex presidente dell'Eni, Cagliari, e di detenuti a San Vittore e a Poggioreale;

sono state contestate leggerezze e irregolarità (come si evince dagli organi di stampa) da parte del sostituto procuratore rispetto alla procedura non rigorosa per la concessione degli arresti domiciliari a Cagliari;

esistono forti perplessità sull'uso eccessivo della custodia cautelare non sempre collegata alla stretta necessità di tale provvedimento;

sono stati inviati ispettori per verificare le eventuali responsabilità nella procedura seguita dalla magistratura milanese;

in particolare, per quanto riguarda la vivibilità nelle carceri, lo scrivente ha potuto constatare, durante un sopralluogo al carcere di Regina Coeli effettuato il 22 luglio in compagnia di una propria collaboratrice per i problemi del Lazio, che nel primo braccio di questo carcere risultano essere presenti due celle « lisce », 4 e 4-bis (spazi ridottissimi di 3 .003 3,5 mq con una finestrina, poca aria, poca luce, con letto senza lenzuola e un bagno alla turca) pare adibite per ospitare malati di mente ma in realtà sembrano utilizzate per chi dà in escandescenze senza necessariamente

mostrare segni di pazzia o è messo in punizione (come risulta da una denuncia giunta ad un giornale nazionale);

dette celle non sono affatto « preparate » per ospitare malati di mente visto che sono prive di imbottitura murale e sono presenti letti con spigoli pericolosi (su uno dei quali un polacco, detenuto nel carcere, si è fatto male durante una crisi d'ansia);

risulterebbe che anche in altre carceri italiane siano presenti questo tipo di celle;

la presenza di detenuti che, in particolari condizioni di debilitazione psicologica, non riescono ad affrontare la carcerazione, presupporrebbe una più adeguata attenzione nei loro confronti, anche per evitare gesti irreparabili —

a quali risultati sono giunte le indagini avviate dal ministero interrogato in merito alla mancata scarcerazione di Cagliari;

quali provvedimenti sono stati adottati per garantire una maggiore attenzione e vigilanza per quei detenuti che versino in particolari condizioni di debilitazione psicologica;

se sia a conoscenza della esistenza delle celle « lisce » sia a Regina Coeli che in altre carceri italiane e se ciò corrisponda al dettato delle leggi e dei regolamenti penitenziari;

se, in caso affermativo, intenda adottare provvedimenti perché queste vengano chiuse immediatamente, sostituite, magari, da specifici reparti adatti ad affrontare eventuali problemi relativi a manifestazioni di tipo psichiatrico, in attesa di ricovero in più adeguate strutture.

(2-00899)

« Pecoraro Scanio ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

—

LETTIERI. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che:

la vicenda del gruppo Ferruzzi, inquietante e rivelatrice del « sistema » dei controlli attuati, o meglio non attuati, nel nostro paese sui grandi gruppi industriali-finanziari e sulle banche da parte degli organi competenti, evidenzia come l'indebitamento non dà prospettive di sviluppo né alle imprese né allo Stato;

anche il gruppo Fondiaria paga il prezzo delle scelte strategiche della Ferruzzi;

i dati di bilancio della Milano Assicurazioni mostrano come abbia negativamente inciso la politica delle acquisizioni perseguita dalla Fondiaria;

il piano di risanamento aziendale della Milano per essere credibile deve intervenire non solo sul versante dell'andamento cosiddetto tecnico della stessa, ma anche su quello patrimoniale conseguente alle politiche del gruppo Fondiaria;

il risanamento e lo sviluppo della Milano Assicurazioni non può prescindere dalla ricapitalizzazione e da un mutamento profondo nelle politiche patrimoniali sin qui perseguite —:

se non intendano con urgenza intervenire in merito per garantire il rilancio della Milano Assicurazioni e relazionare, comunque, sulle decisioni del Governo e sul ruolo e sui controlli svolti dall'ISVAP in merito a questa vicenda che interessa decine di migliaia di assicurati, nonché lavoratori ed agenti. (5-01476)

D'AMATO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

a tutt'oggi 732 ex allievi operai, con idoneità professionale conseguita nel 1989, non sono stati assunti dall'amministrazione della difesa;

tale comportamento sta ingenerando grave disagio tra gli interessati che non vedono soddisfatta la loro legittima aspettativa dopo anni di scuola operaia e dopo aver acquisito una specifica professionalità;

a quanto risulta negli organi del Ministero esistono numerosi posti vacanti ed è stata rappresentata l'esigenza di disporre di professionalità come sopra formata e all'uopo finalizzata;

a quanto risulta si è proceduto o sono in corso assunzioni di personale proveniente dai 732 ex allievi per alcune esigenze dell'Amministrazione della Difesa nell'area centro-nord del nostro Paese —:

se non ritenga di disporre con urgenza in merito dando disposizioni perché si attivi l'iter per l'assunzione in servizio di tutti gli ex allievi operai, fornendo precise indicazioni circa i criteri seguiti. (5-01477)

D'AMATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il credito di esercizio nella pesca, introdotto dalla legge n. 302 del 1989, non è mai decollato perché la sua dotazione finanziaria è stata sempre inadeguata, per non dire irrisoria;

giacciono presso il Ministero della marina mercantile numerosissime pratiche inevase per mancanza di fondi. Allo stato attuale le pratiche istruite e non finanziate sono ben 691, delle quali 598 relative alla pesca costiera, 18 per la pesca mediterranea, 18 per la pesca oceanica e 57 per l'acquacoltura. Il totale degli investimenti bloccati supera i 160 miliardi;

molte altre pratiche avrebbero potuto essere presentate e non lo sono state perché gli operatori, in mancanza di risposte, hanno perso interesse per questo importante strumento finanziario ed hanno pre-

ferito rivolgersi al sistema bancario, con oneri elevatissimi e non recuperabili;

per ovviare, almeno parzialmente, a questi inconvenienti che mortificano gli investimenti nel settore, il movimento cooperativo propone di stornare sul credito di esercizio fondi attribuiti ad altri capitoli di spesa, sempre inerenti la spesa. In tal modo, non si creerebbe alcun aggravio aggiuntivo sul bilancio dello Stato. Il fabbisogno necessario per soddisfare tutte le pratiche presentate (istruite e non) che sono oltre mille, è di circa 20 miliardi di lire;

nei giorni scorsi è stata presentata una risoluzione, firmata da tutti i gruppi parlamentari, che impegna il Governo ad

utilizzare a tal fine tutte quelle somme non impegnate per consentire di rispondere seppur parzialmente alle imprese che da anni hanno inoltrato domanda di credito peschereccio —:

se non ritenga per far fronte a tale impegno, di assumere urgenti iniziative volte alla ricapitalizzazione della legge n. 302 del 1989, o, in alternativa, a rendere immediatamente disponibili i fondi di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 267, inerente l'attuazione del terzo piano nazionale della pesca marittima e misure in materia di credito peschereccio, nonché di riconversione delle unità adibite alla pesca con reti da posta derivante. (5-01478)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

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

il settore dell'autotrasporto conto terzi si trova da anni in profonda crisi, perdendo costantemente quote di mercato nei confronti della concorrenza straniera;

i provvedimenti previsti nell'ultima vertenza del Governo, con particolare riferimento al rifinanziamento della legge n. 68 del 1992 per la ristrutturazione del settore, all'azione di repressione dell'abusivismo (decreto ministeriale n. 82 del 1993) ed al rimborso fiscale per la categoria, non hanno trovato alcuna applicazione, mentre al contrario, si è attuato un ulteriore aumento del gasolio;

le associazioni di categoria, tra cui l'UNATRAS, hanno annunciato un fermo dell'autotrasporto dal 25 luglio all'8 agosto che, se sostenuto da blocchi stradali e forme violente di protesta, come è prevedibile, potrebbero determinare insopportabili disagi all'economia del Paese ed all'ordine pubblico —:

quali provvedimenti il signor Ministro intenda adottare per onorare gli impegni assunti dal Governo. (4-16674)

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

da anni il settore dell'autotrasporto conto terzi versa in profonda crisi, perdendo costantemente quote di mercato nei confronti della concorrenza estera, dovuta essenzialmente alla polverizzazione del settore,

provvedimenti legislativi come la legge n. 68 del 1992 (Ristrutturazione del settore) e il decreto ministeriale 82/93 (decreto anti-abusivismo) non hanno trovato applicazione;

le promesse del Governo in materia di rimborso fiscale per la categoria sono state disattese mentre, al contrario, si è verificato un ulteriore aumento del prezzo del gasolio;

le associazioni di categoria, tra cui l'UNATRAS, hanno annunciato un fermo dell'autotrasporto di due settimane, dal 25 luglio all'8 agosto, periodo particolarmente delicato per la coincidenza con l'esodo delle vacanze;

queste forme di protesta hanno successo solamente se appoggiate da blocchi stradali e forme di protesta violente, con i relativi disagi all'economia del Paese ed alla collettività —:

quali provvedimenti il signor Ministro intenda adottare per fare rispettare la legge n. 82 del 1993 contro l'abusivismo, come legittimamente richiesto dagli autotrasportatori;

quali provvedimenti intenda inoltre adottare per garantire l'ordine pubblico e la circolazione stradale, al fine di tutelare i cittadini e quegli autotrasportatori che non aderiscono al fermo. (4-16675)

GUIDI, GIANNOTTI, CACCAVARI, JANNELLI, VOZZA, INNOCENTI, SERAFINI, TATTARINI, TRUPIA ABATE, LONGO, ALFONSINA RINALDI, MASINI, PERINEI e GIORDANO ANGELINI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

notizie di stampa riferiscono che il Ministro Savona ha deciso di affidare le competenze delle aziende termali ex-Eagat al commissario liquidatore dell'Efim professor Predieri per procedere alla loro vendita;

il Ministro Savona non ha potuto partecipare alla audizione con la XII Commissione della Camera, per chiarire gli aspetti di questa vicenda;

va rilevato che l'Ente autonomo di gestione delle aziende termali (Eagat), istituito con decreto del Presidente della Re-

pubblica 7 maggio 1958, n. 576 e disciplinato dalla legge 21 giugno 1960, n. 649, assunse la gestione delle aziende termali dello Stato, costituita in apposita società per azioni. Successivamente l'Ente fu inserito nella Tabella B allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, sugli enti da sopprimere;

il Parlamento disponeva quindi, in sede di conversione del decreto-legge 18 agosto 1978, n. 481, convertito nella legge 21 ottobre 1978, n. 641, con l'articolo 1-*quinquies*, la soppressione dell'ente stesso;

la liquidazione dei rapporti facenti capo all'Egat fu affidata al comitato per la liquidazione;

il citato articolo 1-*quinquies* del decreto-legge n. 481 del 1978 disponeva inoltre: l'assegnazione all'Efim delle partecipazioni azionarie delle società dell'Egat e la collocazione delle stesse in una speciale gestione priva di personalità giuridica, contabile e finanziaria separata;

la legge disponeva che l'Efim avrebbe provveduto nei modi e termini previsti da apposito provvedimento legislativo: a) ripianamento della perdita e al risanamento delle gestioni delle società; b) all'inquadramento nell'Efim della società o stabilimenti di imbottigliamento; c) al trasferimento alle regioni delle attività, patrimoni, pertinenze e personale delle aziende termali;

la legge 23 dicembre 1978, n. 833, istitutiva del servizio sanitario nazionale, confermava (articolo 36) la destinazione terapeutica delle aziende termali facenti capo all'Egat e fissava il termine del 31 dicembre 1979 per il trasferimento da parte delle regioni agli enti locali di tutte le pertinenze della suddetta azienda;

nel dicembre 1978, con atto notarile, si è provveduto ad affidare all'Efim la gestione fiduciaria della società ex-Egat, tale gestione è peraltro distinta da quella finanziaria, che è rimasta competenza del comitato di liquidazione;

per permettere all'Efim di vendere a privati la società di imbottigliamento di acque minerali delle Terme di Recoaro SpA, il Parlamento ha emanato la legge 4 maggio 1985, n. 168. Confermando in questo modo la non disponibilità da parte dell'Efim delle azioni delle società termali Egat, se non in seguito a specifico provvedimento legislativo;

all'inizio della XI Legislatura è ripreso l'iter della proposta di legge di riordino del settore termale, che prevede la definitiva sistemazione delle aziende termali ex-Egat;

il Parlamento in diverse occasioni ha confermato la volontà di approvare questa legge, mentre il Governo con ripetuti interventi ha ritardato il completamento dell'iter; l'Aula il 23 giugno 1993 ha approvato a larga maggioranza un ordine del giorno che impegnava il Governo a procedere seguendo le linee del progetto di legge di riordino del settore termale all'esame della XII Commissione della Camera, che prevede il trasferimento delle aziende termali ex-Egat alle regioni;

il Ministro Savona trascura tutto questo, anzi dispone per via amministrativa l'assegnazione all'Efim, ora in liquidazione, delle proprietà delle partecipazioni azionarie ex-Egat;

non solo non tiene conto della volontà del Parlamento ma dispone delle azioni delle aziende termali prescindendo da un apposito strumento normativo come previsto dall'articolo 1-*quinquies* della legge 21 ottobre 1978, n. 641;

il trasferimento delle aziende termali all'Efim sarebbe un colpo gravissimo alla funzionalità delle stesse, la liquidazione dell'Efim sia per mancanza di chiare scelte di politica industriale, sia per errori del commissario Predieri si è rilevato un'operazione largamente fallimentare, determinando grave disagio anche alle aziende sane. Affidare oggi in piena stagione le aziende termali al liquidatore dell'Efim significherebbe bloccare la operatività con danno di un intero settore economico già gravemente colpito dalla crisi —;

se il Governo intenda sospendere ogni decisione in contrasto con la volontà del Parlamento e con le leggi dello Stato;

se intenda aprire un confronto con il Parlamento sull'intera materia del terma-lismo;

se intenda compiere le scelte neces-sarie a dare tranquillità ad un settore importante per l'economia di intere zone del Paese e riferire urgentemente in Aula. (4-16676)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia, per la funzione pubblica e dell'interno.* — Per sapere che cosa intenda fare il governo e, in particolare, i ministri interrogati anche nell'ambito della attività dei loro uffici periferici nei confronti del dottor Francesco Nicastro procuratore capo presso la pretura circondariale di Piacenza il quale, come ogni pubblico ministero, può ignorare sia colposamente come dolo-samente, come intellettualmente o nell'am-bito della sua discrezionalità, la giurispru-denza ancorché pacifica della Corte di cassazione in merito al delitto di apologia di fascismo che sulla scorta della giuri-sprudenza costante e pacifica della stessa considera l'esistenza del delitto di apologia citato, solo in quanto foriera di reale ricostituzione del disciolto partito nazio-nale fascista, ma ostenta anche di ignorare, pur pretendendo di agire sulla base del-l'articolo 4 della citata legge, anche la norma di competenza specifica di cui al-l'articolo 7 della legge stessa, che riserva alla conoscenza del tribunale il giudizio e, quindi esclude l'esercizio dell'azione pe-nale quel PM, in quanto limitato alla competenza pretoria.

Per sapere se, in merito, siano in atto porocedimenti disciplinari a carico di quel PM, per una responsabilità particolar-mente aggravata perché per il « fatto » per cui ha proceduto c'era già stato l'esame della Procura della Repubblica presso il tribunale di Piacenza, che aveva condan-nato lo aggressore del deputato (odierno interrogante) che aveva avuto l'accusa di

aver detto in piazza « viva il Duce ». Fatto non punibile perché solo formalmente « apologetico » ma escluso pacificamente dalla punibilità per la nota sopra richia-mata pacifica giurisprudenza. (4-16677)

SERVELLO. — *Al Presidente del Consi-glio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

negli anni settanta, in località Borgo-sansiro (Vigevano) in pieno Parco del Ti-cino, si insediava la Sapri s.p.a., un'a-zienda per il trattamento del piombo per batterie, facente parte di un più grande gruppo industriale di Bologna;

negli anni ottanta, una moria di be-stiame nella zona aveva posto lo stabili-mento di Borgosansiro al centro dell'atten-zione dell'opinione pubblica: nel fegato degli animali era stata riscontrata un'alta concentrazione di piombo;

in data 9 giugno c.a., negli stabili-menti della Sapri la Guardia di Finanza ha individuato un deposito di ben 30 mila tonnellate di rifiuti tossici;

quasi nella stessa data, in località Brughiera presso Vigevano, la Guardia di Finanza di Pavia ha scoperto altre 15 mila tonnellate di rifiuti tossici nella cava « Na-tale », provenienti sempre dalla Sapri s.p.a. —:

se non intenda promuovere delle in-dagini nel Parco del Ticino onde verificare l'esistenza di altre discariche abusive;

quali azioni ritenga di assumere per la bonifica del terreno e per prevenire dall'inquinamento la sottostante falda ac-quifera;

se non sia opportuno attivare le au-torità locali per un controllo sanitario del bestiame e della popolazione stanziata nella zona;

quali azioni si intenda promuovere nei confronti della società suddetta consi-derando altresì le iniziative assunte dalla Regione Lombardia. (4-16678)

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

al comune di Roviano a seguito delle elezioni amministrative del 6 maggio 1990 sono attualmente assegnati 15 consiglieri comunali;

la giunta municipale si compone di n. 4 assessori più il sindaco;

in data 20 aprile 1993 tre assessori rassegnavano le loro dimissioni;

in data 22 aprile 1993 anche l'ultimo assessore rassegnava le proprie dimissioni;

ai sensi dell'articolo 34 comma 8 della legge 8 giugno 1990 n. 142 le dimissioni di oltre la metà degli assessori comporta la decadenza della rispettiva giunta e quindi dal 20 aprile 1993 decorrevano i 60 giorni per la elezione del nuovo sindaco e della nuova giunta così come previsto dall'articolo 34 comma 2 della legge n. 142 del 1990;

in contrasto con l'articolo 34 comma 5 della legge n. 142 del 1990 il consigliere anziano (che è persona diversa dal sindaco uscente) non ha ottemperato alla prima convocazione del consiglio per la elezione del nuovo sindaco e della nuova giunta entro i primi dieci giorni dalle dimissioni date dai primi tre assessori;

il prefetto di Roma non ha esercitato i poteri sostitutivi così come previsto dall'articolo 36 comma 4 della legge n. 142 del 1990;

in data 11 giugno 1993 con nota n. 1427 è stata diramata la convocazione del consiglio comunale ancora prima del deposito del documento programmatico contenente anche la proposta della nuova giunta, deposito che è avvenuto in data 12 giugno 1993 prot. 1432;

l'avviso di convocazione è stato diramato e sottoscritto dal sindaco uscente (signor Crialesi Giuliano) anziché dal consigliere anziano (signor Aleandri Livio) e che lo stesso sindaco uscente ha presieduto la seduta consiliare del 16 giugno 1993 in luogo del consigliere anziano, in violazione

dell'articolo 6 del regolamento consiliare di Roviano vigente, dell'articolo 10 comma 5 dello statuto comunale e dell'articolo 34 commi 5 e 6 della legge 8 giugno 1990 n. 142;

la deliberazione consiliare n. 13 del 16 giugno 1993 ha riportato il visto di esecutività della sezione di controllo sugli atti degli enti locali della provincia di Roma nella seduta del 24 giugno 1993 verbale n. 74, nonostante il ricorso dei consiglieri di minoranza e l'opposizione, per illegittimità dell'atto, motivata da n. 7 consiglieri comunali dei gruppi PDS, PSDI, DC e IND. che a loro richiesta, sono stati ascoltati dal Co.Re.Co. in data 24 giugno 1993;

una sentenza del TAR dell'Emilia Romagna dei primi giorni di luglio 1993, per le stesse motivazioni, ha annullato la deliberazione del consiglio comunale di Rimini con la quale venivano eletti il nuovo sindaco e la nuova giunta perché la seduta consiliare relativa era stata convocata e presieduta dal sindaco uscente anziché dal consigliere anziano —;

se il Ministro è a conoscenza di quanto sopra ed in particolare:

1) quali i motivi per i quali il prefetto di Roma non ha esercitato i poteri sostitutivi di cui all'articolo 36 comma 4 della legge n. 142 del 1990 in ordine alla prima convocazione del consiglio, vista l'inadempienza del consigliere anziano;

2) come mai una deliberazione così palesemente illegittima abbia potuto riportare l'approvazione della competente sezione di controllo, nonostante l'opposizione motivata da parte di una così cospicua parte di consiglieri comunali;

3) quali le motivazioni con le quali il suddetto organo di controllo ha espresso parere favorevole in ordine alla suddetta deliberazione;

4) quale il parere espresso dal funzionario del Co.Re.Co. che ha istruito la deliberazione prima dell'esame della sezione di controllo;

5) quale comportamento assunto in ordine alla suddetta deliberazione dal rappresentante designato dal Commissario di Governo in seno alla sezione di controllo, se ed in quanto presente alla seduta interessata all'esame della deliberazione stessa;

se non intenda assumere la sentenza del TAR dell'Emilia Romagna, richiamata, come elemento di riferimento per l'annullamento d'autorità della deliberazione di cui all'oggetto;

quali provvedimenti intende assumere per garantire che il controllo degli atti amministrativi avvenga in rapporto alla effettiva legittimità degli stessi e non più in relazione alle « relazioni politiche e partitiche » tra il comitato di controllo ed amministrazioni comunali;

quali valutazioni sulla deliberazione di cui all'oggetto in ordine alla sua « illegittimità ».

(4-16679)

GIUNTELLA. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso che:

i dati regionali riguardanti i casi di AIDS adulti e pediatrici, diagnosticati entro il 31 dicembre 1992, e i tests per HIV eseguiti nei Centri trasfusionali della Sicilia durante tutto il 1992, collocano al secondo posto, dopo Palermo, la provincia di Trapani, per il numero complessivo di soggetti osservati;

la comunità « Saman » ha dichiarato la presenza, all'interno delle sue strutture di Trapani, Lenzi, Bonagia e Marsala, un numero pari a circa il 30 per cento di siero-positivi, nonché circa il 65 per cento di soggetti affetti da epatite virale su un numero complessivo di circa 280 ospiti;

che nella provincia di Trapani sono presenti inoltre le comunità terapeutiche « Mondo X » e « La Pineta », in cui il numero in percentuale di casi di AIDS e di infezioni da HIV è quasi identico;

che ben il 7 per cento di siero-positivi, secondo recenti indagini dell'As-

essorato alla Sanità, che si rivolgono alle USL, non fanno parte di comunità protette;

che è pertanto impossibile quantificare, se non in modo approssimativo, il numero complessivo, comunque altissimo di interventi terapeutici e di controllo, eseguiti annualmente dal « Policlinico » di Palermo, così come il numero di ricoveri presso la « Clinica Guadagna » e la « Casa del Sole » di Palermo di soggetti provenienti dalla provincia di Trapani;

la legge nazionale 5 giugno 1990, n. 135 « Programmi di intervento urgenti per la prevenzione e la lotta contro l'AIDS », allo scopo di contrastare la diffusione delle infezioni di HIV e di assicurare adeguata assistenza alle persone affette da tali patologie, prevede tra l'altro un piano di intervento attraverso: a) la costruzione e ristrutturazione dei reparti di ricovero per malattie infettive, comprese le attrezzature e gli arredi; b) la realizzazione di spazi per attività di ospedali diurni; c) la istituzione o il potenziamento dei laboratori di virologia e microbiologia negli ospedali, nonché nelle cliniche ed istituti previsti dall'articolo 39 della legge 23 dicembre 1978, n. 833;

il decreto presidenziale 14 settembre 1991 prevede, previa l'attivazione di servizi a domicilio per i soggetti affetti da AIDS e patologie correlate, al fine di garantire una idonea assistenza, ove sia possibile, superata la fase acuta della malattia, la dimissione dell'ospedale e la prosecuzione della terapia presso i domicili dei pazienti, o presso le residenze collettive o case alloggio.

Per sapere:

se non ritiene necessario intervenire affinché la USL n. 1 di Trapani venga al più presto dotata di un reparto di infettivologia, per far fronte alle ormai improcrastinabili necessità dei soggetti di cui sopra, nonché allo stato di disagio cui gli stessi sono costantemente sottoposti per i controlli e le terapie idonee;

se non ritiene necessario avviare un'indagine per accertare la responsabilità per la non applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 1 della legge nazionale 5 giugno 1990, n. 135, e negli articoli 1, 2, 4, 9 e 10 del decreto presidenziale 4 settembre 1991. (4-16680)

NUCCIO e GAMBALE. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, della sanità e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

presso il comune di Acerra (NA) è stata inoltrata la richiesta di concessione edilizia per la costruzione dell'impianto chimico NIFA che andrà ad ampliare l'azienda Montefibre, la quale risulta ai primi posti nell'elenco delle fabbriche più pericolose in Campania;

il suddetto impianto andrà a realizzarsi immediatamente a ridosso di zone fortemente urbanizzate quali il quartiere Mulino Vecchio e la contrada San Giovanni, area che ai sensi della legge Galasso è soggetta a vincolo di inedificabilità;

la Montefibre è compresa tra le aziende insalubri e pericolose che, a norma della legge 27 luglio 1934, n. 1265, devono essere tenute lontane dai centri abitati;

la stessa USL in una relazione evidenzia che, fra le industrie chimiche che utilizzano trasformatori contenenti fenoli, a ciclo chiuso o in sistemi aperti, la Montefibre è quella che ne fa maggiore uso, causa di inquinamento e di malattie ambientali;

quali provvedimenti intendano intraprendere nei confronti della commissione edilizia per aver dato, in prima istanza, parere favorevole alla costruzione dell'impianto nonostante non siano state presentate tutte le documentazioni necessarie;

se esistano dei piani complessivi sull'insediamento industriale nell'area di Acerra e se tali piani siano rispondenti ai dettati di legge in materia di rischio industriale e tutela dell'ambiente. (4-16681)

PISCITELLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il modello 740/92 ha comportato, per le sue caratteristiche, una serie di difficoltà non solo per i contribuenti ma anche per l'amministrazione finanziaria che, in seguito alle pressanti istanze dei mass media e dell'opinione pubblica, si è vista costretta ad aprire degli sportelli di assistenza fiscale;

a tale scopo il Ministero delle finanze ha previsto la possibilità di remunerare il personale addetto momentaneamente a questo servizio con un incentivo dal 50 al 150 per cento della quota oraria di lavoro straordinario per ogni ora effettuata, giusto decreto del Presidente della Repubblica n. 44 del 1990, articoli 6 e 7;

detto incentivo era previsto per tutte le unità dislocate negli uffici periferici finanziari per il periodo 1° maggio-20 giugno 1993;

in sede di contrattazione decentrata tra le organizzazioni sindacali e l'Intendente di finanza di Siracusa tale incentivo è stato concordato nella misura unica del 50 per cento, negando la maggiorazione del 150 per cento prevista a livello nazionale;

non si comprende per quale motivo ai lavoratori sia stata negata una possibilità di trattamento straordinario migliorativo prevista in corrispondenza di un impegno particolarmente gravoso —;

se il trattamento economico relativo alle ore di straordinario previsto in occasione della compilazione dei modelli 740/92 possa costituire oggetto di contrattazione decentrata e se ciò sia effettivamente avvenuto;

se non ritenga di intervenire richiamando le intendenze di finanza che abbiano eventualmente adottato il comportamento in premessa esposto ad una più puntuale osservanza della normativa vigente;

se sia avvenuto che i fondi stanziati dal decreto del Presidente della Repub-

blica n. 44 del 1990 siano stati distratti per impegni diversi da quelli previsti, ed in particolare se agli stessi si sia fatto ricorso per finanziare gli incentivi da corrispondere al personale in relazione a progetti di produttività finalizzati;

in caso affermativo se tale impiego sia lecito o comunque corrispondente agli indirizzi emanati. (4-16682)

GIANMARCO MANCINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

è una costante dell'USL 3 Versilia ed in particolare dell'Ufficio di Direzione e del Comitato di gestione, prima, e dell'Amministrazione straordinaria di turno, poi, varare, nel periodo estivo, piani di ristrutturazione ospedaliera;

per la corrente strategia estiva l'odierno Amministratore straordinario ne presenta un altro con il titolo « Riorganizzazione dei reparti e servizi ospedalieri », approvato con deliberazione n. 1089 dell'Amministratore straordinario stesso in data 15 luglio 1993;

il voluminoso progetto prende le mosse dal Bilancio di previsione del 1992 e con conclusioni innovative e diverse dalle precedenti proposte;

e ingiustificato ogni e qualsiasi piano di riorganizzazione dato che esso presuppone la realizzazione di un ospedale unico di là da venire e i cui tempi di attuazione, proprio per le difficoltà della finanza pubblica, non possono essere definiti;

già in data 8 maggio 1993, il presidente della conferenza dei sindaci, Andrea Palestrini, contestava all'Amministratore straordinario della USL alcune deliberazioni ed in particolare la n. 468 del 1993 « Bilancio di previsione esercizio 1993 — gestione sanitaria e sociale — Bilancio tecnico — Direttive consiglio regionale deliberazioni n. 321 del 26 luglio 1988 », rilevando « la carenza di qualsiasi tipo di illustrazione degli atti e di conseguenza omette di esprimere qualsiasi parere in proposito »;

in data 16 luglio 1993 il presidente della conferenza dei sindaci richiedeva via fax alla USL 3 Versilia « Copia del bilancio di previsione del 1993 e gli allegati » specificando: « Non il bilancio tecnico, bensì quello che la USL ha inviato alla Regione con il disavanzo programmato »;

il Coordinatore amministrativo si rifiutava di esaudire la richiesta rispondendo che il Bilancio di previsione era in fase di discussione alla GRT;

il decreto-legge n. 209 del 28 giugno 1993 al punto 5) recita: « Il sindaco o la conferenza dei sindaci definiscono nell'ambito della programmazione regionale, le linee di indirizzo per l'impostazione programmatica delle attività, esaminano il bilancio di previsione ed il conto consuntivo delle unità sanitarie locali, svolgono le verifiche generali sull'andamento delle attività e formulano eventuali osservazioni utili alla predisposizione delle linee di indirizzo per le ulteriori programmazioni. Il sindaco o la conferenza dei sindaci verificano altresì la coerenza delle decisioni assunte dall'amministratore straordinario rispetto agli atti di indirizzo emanati e presentano semestralmente alla giunta regionale una relazione sull'attività dell'amministratore stesso »;

la totale insipienza del presidente della conferenza dei sindaci e dei sindaci stessi — che probabilmente non sono a conoscenza del suddetto decreto-legge — permette all'amministratore straordinario di comportarsi in modo scorretto e di esplicitare tutta la sua arroganza;

a riprova di ciò è il documento della conferenza dei sindaci in data 20 luglio 1993, protocollo n. 99, inviato al presidente della regione Toscana e, per conoscenza, al ministro della sanità, al Prefetto della provincia di Lucca e all'amministratore straordinario della USL 3 Versilia, nel quale il decreto-legge di cui sopra non viene citato;

se non si possa ritenere, tutta la polemica sorta su questo piano di riorganizzazione, un gioco delle parti, essendovi

interessi comuni fra i sindaci « eletti dal popolo », e comunque rappresentanti dei partiti, altri politici vicini all'amministratore straordinario e l'USL, tanto che in data 21 luglio 1993 su *la Nazione*, in cronaca di Viareggio, appare un riquadro dove si legge: « Accorpamenti-I "fans" — ma il Pds sta coi tecnici »;

l'ulteriore riprova di queste collusioni viene data dal comportamento dell'assessore regionale alla Sanità che ha fissato un incontro con i sindaci in data 2 agosto prossimo venturo, ovvero dopo che la deliberazione n. 1809 abbia acquisito la propria esecutività in data 29 luglio;

se è da considerare un esplicito atto di abuso d'ufficio il rifiuto del coordinatore amministrativo di consegnare ai sindaci il bilancio di previsione;

se non si ritiene doveroso ed improrogabile convocare i sindaci versigliesi e provvedere, nel contempo, a rendere nulli tutti gli atti intrapresi dall'amministratore straordinario dell'USL 3 Versilia, il quale, in combutta con la regione Toscana, sta creando disagio tra gli assistiti della sanità e malcontento tale, nelle popolazioni locali, si da rendere possibile e giustificata una eventuale reazione che potrebbe sfociare in atti inconsulti con gravi ripercussioni sull'ordine pubblico.

(4-16683)

SOLLAZZO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il taglio recentemente operato sul bilancio del Ministero degli affari esteri, così come previsto dall'articolo 6 del decreto-legge n. 155 del 1993, approvato dalla Camera dei deputati il 6 luglio 1993, avrà come conseguenza un impoverimento della rete diplomatico-consolare italiana, determinato sia dal congelamento di posti di lavoro, ciò malgrado i risultati della recente rilevazione all'estero compiuta dalla Direzione generale dell'emigrazione che ha messo in rilievo la deficienza del nostro personale nella misura del 10 per

cento e dal potenziamento richiesto dalla DGEAS del MAE, sia dalla chiusura di numerose ambasciate e consolati;

risulta infatti che il Ministero degli affari esteri intende chiudere ben 23 sedi della rete diplomatica tra cui Ginevra in Svizzera, Lagos in Nigeria, Montreal (ICAO) in Canada, ed almeno 25 sedi della rete consolare, di cui 19 in Europa, rischiando di inficiare gravemente lo sviluppo della politica economica, sociale, culturale italiana all'estero —:

se non ritengano opportuno ricercare soluzioni differenti per limitare le spese del Ministero degli affari esteri, riorganizzando in modo razionale la Farnesina nel suo complesso tramite una riforma, da tempo auspicata, seria ed efficiente;

se comunque non reputino più consoni affrontare scelte di questo genere, quali tagli al personale e chiusura di sedi di ambasciata, nell'ambito di un più ampio dibattito da svolgere nelle sedi competenti dei due rami del Parlamento. (4-16684)

CONTI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

a Porto Potenza Picena (MC) esiste l'Istituto « Santo Stefano », un istituto di riabilitazione per handicappati gravi nel quale sono ricoverati 80 disabili lungodegenti;

l'Istituto Santo Stefano è l'unico nel suo genere in Italia centrale con ambulatori in tutte le Marche;

l'Istituto Santo Stefano di Porto Potenza Picena fa parte della USL n. 14 delle Marche;

l'interrogante è a conoscenza che la USL n. 14 vuole mettere in atto il progetto di ripianamento del capitolo di spesa relativo alla riabilitazione con l'effettuazione di tagli in bilancio di circa quattro miliardi;

alcuni lungodegenti sono stati già dimessi dall'istituto e che altri dovrebbero essere dimessi entro l'anno in corso —:

se la circolare emessa il 15 luglio dall'assessore alla sanità della regione Marche in ottemperanza al decreto del Presidente della Repubblica 24 dicembre 1992 consentirà ancora l'erogazione dell'assistenza sanitaria ai soggetti disabili lungodegenti oppure la USL n. 14 delle Marche insisterà nel suo progetto di tagliare 4 miliardi nel capitolo di spesa della riabilitazione. (4-16685)

CRIPPA e RONCHI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

nelle scorse settimane il gabinetto del Ministro della difesa ha fatto pervenire agli uffici della Camera, che lo avevano richiesto, l'elenco degli enti convenzionati per l'accoglimento di obiettori di coscienza in servizio civile, elenco aggiornato al 16 aprile 1993;

tale elenco contiene notevoli curiosità. In esso si possono infatti ritrovare:

a) sette enti denominati « Ass. », e senza l'indicazione del nome della associazione medesima;

b) tre enti denominati « Ass. Culturale », sempre senza l'indicazione della denominazione completa degli organismi;

c) un ente denominato « Ass.ne », sempre senza ulteriori indicazioni;

d) tre enti denominati « Associazione »;

e) un « circolo tennis Castiglione »;

f) tre « comunità » non meglio identificate;

g) cinque « coop. » senza ulteriori specificazioni;

h) una « coop. agricola » mancante di indirizzo e posizionata genericamente nel comune di « Coltano-Putignano Pisano »;

i) tre enti denominati semplicemente « Cooperativa »;

l) due non meglio specificate « Fondazioni »;

m) un ente denominato « Mondo C. »;

n) un ente denominato « Opera »;

o) un ente denominato « Organizzazione Internazionale »;

p) un ente denominato « Parr. », sigla stante forse per « parrocchia »;

q) un ente denominato « parrocchia » e posto genericamente in quel di Borgo Piave;

r) un ente denominato « Soc. coop. »;

s) un ente denominato « Società cooperativa »;

t) tre enti denominati « Società coop. »;

oltre ai casi sopra indicati, si deve riscontrare in moltissimi casi l'omissione dell'indirizzo completo degli enti;

risulta agli interroganti che l'ente, all'atto della richiesta di convenzionamento, deve indicare sia la sua denominazione completa sia il suo indirizzo;

indirizzo e denominazione completa sono essenziali, almeno lo si spera, sia per il pagamento dei rimborsi all'ente derivanti dall'erogazione della paga e del vitto ed alloggio, sia per l'effettuazione delle attività ispettive;

l'elenco inoltre omette di indicare le sedi territoriali degli enti con convenzione nazionale che hanno in corso la convenzione. Tali sedi territoriali sono comunicate dagli enti aventi convenzione nazionale, tanto è vero che il Ministero della difesa distacca gli obiettori non presso la sede centrale ma presso le sedi territoriali. Tale omissione è ancora più grave se si considera che enti come il Ministero dei beni culturali, la Caritas, l'ARCI, il WWF, la CRI e il Ministero di grazia e giustizia impiegano migliaia di obiettori —:

quale ufficio della Direzione generale della leva abbia steso l'elenco indicato in premessa;

per quali ragioni tale elenco sia incompleto nella denominazione di tanti enti e nell'indicazione degli indirizzi;

come ritenga possibile sia l'erogazione dei rimborsi sia l'attività ispettiva per enti mancanti di indirizzo e di denominazione;

se non ritenga opportuno allegare all'elenco, indicato in premessa, un ulteriore elenco con indicate le sedi territoriali degli enti aventi convenzione nazionale;

quali provvedimenti intenda adottare affinché l'elenco indicato in premessa sia completo in tutte le sue parti;

se l'elenco indicato in premessa sia stato trasmesso, per la regione di competenza, ai distretti militari e se essi abbiano provveduto a renderlo usufruibile da parte dei cittadini;

quali attività svolgano gli obiettori di coscienza in servizio civile presso il « circolo tennis Castiglione ». (4-16686)

PASETTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso:

che con un'ordinanza in data 8 luglio 1993 il giudice per le indagini preliminari presso il tribunale di Verona, dottor Carmine Pagliuca, su conforme richiesta del procuratore della Repubblica, dottor Guido Papalia, emetteva ordine di cattura nei confronti di sei persone (Freda Franco, Ferri Cesare, Trotti Maurizio, Gaiba Aldo e Wallner Michele);

che tale ordinanza indica che le persone oggetto del provvedimento restrittivo della libertà personale sono sottoposte ad indagine per il reato di cui agli articoli 1 e 2 della legge 20 giugno 1952, n. 645, meglio nota come « legge Scelba », ovvero per aver costituito, organizzato e diretto il movimento denominato Fronte nazionale avente finalità antidemocratiche proprie del partito fascista;

che in tutte le 19 pagine del provvedimento del giudice per le indagini preli-

minari del tribunale di Verona non vi è nemmeno un riferimento ad episodi specifici di estrinsecazione dell'ideologia fascista, né tanto meno il benché minimo riferimento ad episodi di violenza o di prevaricazione nei confronti di chicchessia;

che quali elementi « probatori » a carico degli indagati i giudici veronesi indicano: a) la celebrazione, in un locale pubblico, per ben due anni di seguito, del solstizio d'inverno (21 dicembre) secondo le tradizioni millenarie delle genti d'Europa; b) l'idea di fondo del movimento politico che debba « essere salvaguardata la integrità etnico-culturale della stirpe nazionale dalle commistioni e contaminazioni derivanti dalle immigrazioni », concetto dal quale, secondo i giudici veronesi, discende ineludibilmente una formulazione teorico-propagandistica tesa a suscitare odio razziale ed avversione contro gli extraeuropei presenti sul territorio, teorizzazione dei giudici, si badi bene, della quale non si ritrova il benché minimo riscontro documentale, soggettivo od oggettivo; c) l'adozione di un monogramma quale simbolo del movimento politico che sarebbe, secondo i giudici, « rappresentazione grafica di una mezza croce uncinata, con significato di sintesi provvisoria di una palingenesi in divenire verso il suo completamento »; d) il filtro, nel reclutamento degli aderenti, rappresentato dalla « valutazione dell'idoneità » da parte del responsabile di zona; e) l'adozione da parte di un indagato di espressioni di tipo militaresco, quale « assumere il comando », in una lettera inviata al Freda;

che, per quanto possa sembrare incredibile, il provvedimento del giudice per le indagini preliminari del tribunale di Verona è basato esclusivamente su valutazioni della natura sopra indicata, ed in base a tale valutazioni puramente ideologiche cinque persone sono da oltre dieci giorni in carcere, con imputazioni gravissime;

che è semplicemente spaventoso pensare che oggi, in Italia, si possa finire in carcere esclusivamente per quello che si

pensa, condivisibile o meno che sia il pensiero dei singoli o del gruppo, senza avere non solo commesso il benché minimo reato, ma nemmeno senza avere avuto praticamente diffusione alcuna anche del semplice pensiero;

che pare giunto il momento per chiedere con autorevolezza agli organi competenti della magistratura un serio, preciso e deciso intervento al fine di non rendere il diritto strumento di persecuzione ideologica e strumento di abuso nei confronti delle libertà più elementari dei cittadini italiani —;

quali iniziative intendano assumere presso il Consiglio superiore della magistratura al fine di verificare se sia stato legittimo il comportamento e l'agire dei magistrati veronesi nella vicenda oggetto della presente interrogazione, e se non intendano verificare se da parte della locale DIGOS della questura di Verona non siano stati predisposti atti tali da trarre in inganno i magistrati procedenti sulla effettiva realtà del movimento politico, legalmente costituito, Fronte nazionale.

(4-16687)

RATTO, BONOMO e NUCARA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che:

l'8 giugno scorso è stata resa nota la chiusura con effetto immediato della sede romana della Montedison SPA addetta alle relazioni esterne del gruppo Ferruzzi-Montedison, chiusura che a tutt'oggi non si è ancora verificata;

conseguentemente sono stati messi in cassa integrazione 16 dipendenti;

tale procedura è stata avviata senza un accordo preventivo con i sindacati ma solo in base ad un accordo di ristrutturazione del 1991 che comunque non prevedeva la chiusura della sede;

sarebbe inoltre stato raggiunto tra questa azienda e le organizzazioni sinda-

cali un accordo a posteriori per la messa in cassa integrazione straordinaria dei suddetti dipendenti —;

quali iniziative intendono intraprendere in ordine a tale richiesta di cassa integrazione straordinaria nei confronti dei dipendenti in questione ed in ordine alla condotta sicuramente poco corretta dei sindacalisti rappresentanti della FULC Nazionale che non sono stati in grado di tutelare adeguatamente il diritto al posto di lavoro dei dipendenti della sede romana della Montedison. (4-16688)

ENRICO TESTA e SALVADORI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei beni culturali ed ambientali.* — Per sapere — premesso che:

la Cementeia di Merone SpA (ex CETI) occupa un'area in tre comuni, Ternate, Comabbio e Travedona Monate, tutti in provincia di Varese;

con la sua attività, che si protrae ormai da decenni, ha arrecato notevoli danni al territorio, quali il disboscamento selvaggio, la modifica del profilo della Collina Santa Marta per riduzione delle quote, l'inquinamento atmosferico, il deposito di polveri sulle acque del lago di Monate, sui boschi, sugli orti, sui frutteti e sui cittadini inermi e la diminuzione dell'afflusso di acque sorgive nel lago;

dallo scorso anno, l'impianto è stato notevolmente ampliato ed è stata costruita un'altissima torre dalla quale escono fumi i cui depositi stanno ricoprendo un'area vastissima di polveri abrasive e corrosive;

si sa per certo che vengono bruciati nel forno residui industriali tossici e che, come primo combustibile, viene usato il carbone;

in quest'ultimo periodo si nota, soprattutto nella popolazione infantile, un aumento di casi di disfunzione tiroidea e si teme che ciò possa essere dovuto all'inquinamento prodotto dalla cementeia;

la cosa che allarma ancora di più è il fatto che, nello scorso marzo, la Cemente-

ria di Merone ha inoltrato al distretto minerario di Milano domanda di ampliamento della miniera;

tale ampliamento avverrebbe sui territori dei comuni di Travedona e di Ternate e interesserebbe una superficie di 22 ettari, per una escavazione di 200 mila metri cubi in 20 anni;

ciò significa che gran parte della collina Santa Marta, sotto tutela ambientale per la legge n. 1497 del 1939 e assoggettata alla legge n. 1089 del 1939 (rischio archeologico) per la presenza di vestigia romaniche, ricoperta da fitti boschi di castagni, querce, agrifogli, pini, allori, robinie ed altre essenze tipiche delle Prealpi, verrebbe annientata;

va fatto presente che le acque raccolte dalla collina alimentano i laghi di Monate (sorgivo) e Comabbio, di Varese e la palude Brabbia, che è un biotopo della regione Lombardia; inoltre, si sottolinea che le sorgenti del lago Monate sono ubicate proprio in prossimità dell'area oggetto di richiesta di ampliamento di coltivazione mineraria;

non c'è dubbio che l'estrazione della marna distruggera le falde acquifere e, poiché la collina protegge dai venti di nord-est queste aree coltivate, il lago e l'intero paese, una diminuzione della sua quota comporterà anche un cambiamento di clima;

mentre è stato osservato che, già in quest'ultimo periodo, c'è stata una moria di api e di alberi da frutta (soprattutto peschi), sulle balze della collina dove vengono ancora coltivati e dove, negli ultimi anni, si è avuta una ripresa dell'attività agricola;

un'associazione ambientalista locale da tempo si batte per far fronte a questo problema ed ha interessato anche tutte le altre associazioni della zona (Italia Nostra, Legambiente, Lipu, WWF, Consorzio protezione Lago di Monate);

contro la domanda di ampliamento è stata fatta formale opposizione da parte del comune, di questa associazione e della sezione di Varese di Italia Nostra —:

se non intendano intervenire per impedire l'ulteriore ampliamento della miniera della Cementeria Merone ed il blocco dell'attività estrattiva sulla collina Santa Marta;

se non intendano, altresì, intervenire per aprire inchieste per accertare le responsabilità delle autorizzazioni date in violazione dei vincoli di cui alle leggi n. 1497 del 1939 e n. 1089 del 1939 e degli eventuali vincoli forestali nella zona indicata. (4-16689)

ENRICO TESTA, BARGONE, CALZOLAIO, CAMOIRANO ANDRIOLLO, CIONI, LORENZETTI PASQUALE, MELILLA e ZAGATTI. — *Ai Ministri dell'ambiente e della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che:

la città di Civitavecchia risente di spregiudicati processi di industrializzazione dovuti alla servitù delle centrali ENEL situate a ridosso del centro cittadino, su cui si riversano tonnellate di sostanze nocive che fuoriescono in modo continuo dalle ciminiere;

il problema si è ulteriormente aggravato con la messa in esercizio, nell'estate 1991 per il servizio di collegamento con la Sardegna, delle meganavi che la società Tirrenia ha trasformato per aumentarne la capacità di trasporto;

queste unità sostano giornalmente dalle 6,00 alle 23,00 nell'antico porto traianeo, a ridosso degli edifici circostanti, creando rumori assordanti, causati dalle apparecchiature di bordo (motori, gruppi elettrogeni etc., sempre in funzione), che si trasmettono all'ambiente;

il rumore è tale che la presenza di queste meganavi, data la vicinanza delle civili abitazioni, è incompatibile con la salute ed il riposo dei cittadini; inoltre, ci sono i gas nocivi che, spinti dalle brezze di mare, si riversano dentro le abitazioni limitrofe creando delle vere e proprie camere a gas;

il fatto è che nella trasformazione delle proprie navi del tipo « strada », al fine di ottenere una maggiore capacità di trasporto, la Tirrenia Spa non si è minimamente preoccupata dell'abbattimento dei rumori, prodotti dagli estrattori dei locali interni posti lungo la murata, né di far realizzare una tecnologia pulita, per quanto riguarda la fuoriuscita dei fumi dalle ciminiere; sarebbe stato certamente più logico se la predetta Società, operando questa trasformazione, avesse rivisto la strategia del proprio modello di sviluppo non solo in funzione del profitto ma in ragione dei limiti imposti dall'attuale legislazione a tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente;

è, pertanto, evidente che la presenza di tali navi, ormeggiate alla banchina Principe Tommaso a ridosso degli edifici, è incompatibile con l'ambiente circostante perché crea grave nocimento alla salute dei cittadini, rappresenta un vero e proprio attentato all'ambiente e crea un campo di forte tensione sociale;

il comune, dopo una serie di riunioni, sembrava volesse prendere a cuore la questione, ma, finora, alla ripresa del traffico estivo per la Sardegna, non ha adottato alcuna misura concreta per sanare la situazione;

nel frattempo un combattivo « Comitato Lungoportò Gramsci », formato da un gran numero di cittadini e da rappresentanti di varie associazioni, ha promosso una serie di riunioni ed incontri ed ha inviato denunce all'autorità giudiziaria, alla USL ed al sindaco di Civitavecchia al fine di ottenere il rispetto delle leggi per la tutela della salute e dell'ambiente ed è intenzionato a promuovere azioni legali per omissione di atti d'ufficio e violazione delle leggi se le autorità non provvederanno entro breve tempo —:

quali iniziative intendano assumere nei confronti della società Tirrenia e delle autorità preposte al controllo al fine di far cessare le gravissime violazioni delle leggi ed a tutela della salute e dell'ambiente;

se il Ministro dell'ambiente non intenda, in particolare, convocare una apposita riunione presso il Ministero al fine di elaborare un programma di risanamento ambientale della zona del porto di Civitavecchia. (4-16690)

GASPARRI, TATARELLA, VALENSISE, MACERATINI e LA RUSSA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

quali siano le circostanze della morte di Raul Gardini, il cui presunto suicidio rende ancora più misteriosa la inquietante vicenda della Montedison;

quali valutazioni esprima il governo su questa vicenda, che appare strettamente legata alle morti di Castellari e Cagliari;

quali notizie possa fornire il Governo al Parlamento sui pericolosi intrecci finanziari che hanno avviluppato il gruppo Montedison Ferruzzi, anche in vista della eventuale costituzione da parte del Parlamento di una commissione d'inchiesta sulla materia. (4-16691)

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

il presidente della giunta regionale della Campania, nella sua qualità di commissario straordinario del Governo, ex articolo 11 e XVIII della legge n. 887 del 1984 ebbe a concedere il 30 settembre 1986 « Progettazione e realizzazione dell'adeguamento della ferrovia Cumana tratta Gerolomini-Torregaveta », raddoppio della Linea Cumana finalizzato a garantire una maggiore frequenza dei treni per il miglioramento e razionalizzazione del servizio pubblico, all'A.T.I. ITALSTRADE - Giustino Costruzioni SpA, destinatario delle opere S.E.P.S.A. —:

con quali criteri fu scelto come esecutrice delle opere l'anzidetto concessionario ed a seguito di quale pubblica gara;

se il concessionario o i suoi soci siano stati coinvolti o meno nella vicenda giudiziaria della « Tangentopoli », napoletana e non;

entro quale data le opere avrebbero dovuto esser completate, se lo siano state entro tale data e se, in difetto, sia stata chiesta la corresponsione della penale per il ritardo ed in quale misura e comunque entro quale data i lavori saranno completati;

quale sia l'importo della concessione sia quanto alle somme già erogate che a quelle da erogare;

se sia stato eseguito il collaudo, da chi, come egli sia scelto e con quale corrispettivo per la sua opera e quali siano i contenuti del verbale conclusivo di collaudo. (4-16692)

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

il presidente della giunta regionale della Campania, nella sua qualità di commissario straordinario del Governo, ex articolo 11 e XVIII della legge n. 887 del 1984 ebbe a concedere il 30 settembre 1986 « Progettazione e realizzazione delle stazioni ubicate sulla Linea Cumana inclusa quella di Montesanto », per l'ammodernamento e realizzazione delle stazioni in relazione al potenziamento della ferrovia Cumana all'A.T.I. Ing. Salvatore Fiore e Angelo Raiola SpA, destinatario delle opere S.E.P.S.A. —:

con quali criteri fu scelto come esecutrice delle opere l'anzidetto concessionario ed a seguito di quale pubblica gara;

se il concessionario o i suoi soci siano stati coinvolti o meno nella vicenda giudiziaria della « Tangentopoli » napoletana;

entro quale data le opere avrebbero dovuto esser completate, se lo siano state entro tale data e se, in difetto, sia stata chiesta la corresponsione della penale per

il ritardo ed in quale misura e comunque entro quale data i lavori saranno completati;

quale sia l'importo della concessione sia quanto alle somme già erogate che a quelle da erogare;

se sia stato eseguito il collaudo, da chi, come egli sia scelto e con quale corrispettivo per la sua opera e quali siano i contenuti del verbale conclusivo di collaudo. (4-16693)

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

il presidente della giunta regionale della Campania, nella sua qualità di commissario straordinario del Governo, ex articolo 11 e XVIII della legge n. 887 del 1984 ebbe a concedere il 30 settembre 1986 « Progettazione e realizzazione adeguamento Linea Circumflegrea tratta Pianura-Torregaveta a Deposito di Quarto. 1° lotto Opere civili tratta Pisani-Quarto S. 2° lotto stralcio Deposito ferroviario di Quarto », finalizzato a garantire una maggiore frequenza dei treni per il miglioramento e razionalizzazione del servizio pubblico all'Impresa Ing. Salvatore Fiore SpA, destinatario delle opere S.E.P.S.A. —:

con quali criteri fu scelto come esecutrice delle opere l'anzidetto concessionario ed a seguito di quale pubblica gara;

se il concessionario o i suoi soci siano stati coinvolti o meno nella vicenda giudiziaria della « Tangentopoli » napoletana;

entro quale data le opere avrebbero dovuto esser completate, se lo siano state entro tale data e se, in difetto, sia stata chiesta la corresponsione della penale per il ritardo ed in quale misura e comunque entro quale data i lavori saranno completati;

quale sia l'importo della concessione sia quanto alle somme già erogate che a quelle da erogare;

se sia stato eseguito il collaudo, da chi, come egli sia scelto e con quale

corrispettivo per la sua opera e quali siano i contenuti del verbale conclusivo di collaudo. (4-16694)

PARLATO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

il comune di Baia e Latina (Caserta) con delibera n. 70 del 27 luglio 1985, approvò di effettuare indagini geologiche al PRG per un importo di lire 25.640.000 —:

con quali procedure di gara fu affidata ed a chi la esecuzione ed in base a quale migliore offerta, comparata con le altre pervenute;

quando iniziarono i lavori, quando avrebbero dovuto essere completati e quando effettivamente lo furono e, ove fu registrato un ritardo sui termini di consegna, se fu richiesta dal comune la penale e se questa fu pagata;

chi collaudò, e come fu scelto, le opere appaltate e realizzate;

quali furono il suo compenso e la data e le conclusioni del verbale di collaudo;

come si presentino oggi le opere realizzate e collaudate. (4-16695)

PARLATO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

il comune di Baia e Latina (Caserta) con delibera n. 66 del 27 luglio 1985, approvò di effettuare lavori di completamento della rete idrica e fognante (5° lotto) per un importo di lire 250.000.000 —:

con quali procedure di gara fu affidata ed a chi la esecuzione ed in base a quale migliore offerta, comparata con le altre pervenute;

quando iniziarono i lavori, quando avrebbero dovuto essere completati e quando effettivamente lo furono e se, ove

fu registrato un ritardo sui termini di consegna, venne richiesta dal comune la penale e se questa fu pagata;

chi collaudò, e come fu scelto, le opere appaltate e realizzate;

quali furono il suo compenso e la data e le conclusioni del verbale di collaudo;

come si presentino oggi le opere realizzate e collaudate. (4-16696)

PARLATO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere — premesso che:

con decreto ministeriale 30 novembre 1992 è stata disposta la corresponsione del trattamento di integrazione salariale a favore dei lavoratori della Srl Raccorderie meridionali, in servizio presso gli stabilimenti di Castellammare di Stabia (Napoli) dal 1° giugno 1992 al 30 novembre 1992 per « Crisi aziendale — CIPI 20 novembre 1992 » —:

quali siano i problemi evidenziati dalla crisi aziendale, anche quanto all'organico ed i modi individuati per risolverli;

se alla scadenza della CIG ne sia stata richiesta la proroga e — ove tutto sia tornato alla normalità — se il numero dei lavoratori in servizio, dopo la conclusione della CIG, sia aumentato o diminuito;

se la Srl Raccorderie meridionali abbia mai richiesto ed ottenuto agevolazioni, incentivi o finanziamenti pubblici a valere sulle leggi per l'intervento ordinario o per quello straordinario dello Stato nel Mezzogiorno e per quali importi. (4-16697)

PARLATO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere — premesso che:

con decreto ministeriale 30 novembre 1992 è stata disposta la corresponsione del trattamento di integrazione salariale a fa-

vore dei lavoratori della SpA Filati Bertrand in servizio presso gli stabilimenti di Pignataro Maggiore (Caserta) dal 6 luglio 1992 al 5 gennaio 1993 per « crisi aziendale — CIPI 12 agosto 1992 » —:

quali siano i problemi evidenziati dalla crisi aziendale, anche quanto all'organico ed i modi individuati per risolverli;

se alla scadenza della CIG ne sia stata richiesta la proroga e — ove tutto sia tornato alla normalità — se il numero dei lavoratori in servizio, dopo la conclusione della CIG, sia aumentato o diminuito;

se la SpA Filati Bertrand abbia mai richiesto ed ottenuto agevolazioni, incentivi o finanziamenti pubblici a valere sulle leggi per l'intervento ordinario o per quello straordinario dello Stato nel Mezzogiorno e per quali importi. (4-16698)

PARLATO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere — premesso che:

con decreto ministeriale 30 novembre 1992 è stata disposta la corresponsione del trattamento di integrazione salariale a favore dei lavoratori della Srl D.P.E. in servizio presso gli stabilimenti di Sessa Aurunca (Caserta) dal 25 novembre 1991 al 31 agosto 1992 per « crisi aziendale — CIPI 20 novembre 1992 » —:

quali siano i problemi evidenziati dalla crisi aziendale, anche quanto all'organico ed i modi individuati per risolverli;

se alla scadenza della CIG ne sia stata richiesta la proroga e — ove tutto sia tornato alla normalità — se il numero dei lavoratori in servizio, dopo la conclusione della CIG, sia aumentato o diminuito;

se la Srl D.P.E. abbia mai richiesto ed ottenuto agevolazioni, incentivi o finanziamenti pubblici a valere sulle leggi per l'intervento ordinario o per quello straordinario dello Stato nel Mezzogiorno e per quali importi. (4-16699)

BUONTEMPO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se non ritenga di dover censurare l'inqualificabile e irresponsabile atteggiamento dei dirigenti della questura di Roma i quali hanno consentito, ad oltre 200 autonomi dell'ultrasinistra, provenienti dai cosiddetti « centri sociali », di occupare, giovedì 22 luglio, lo spiazzo antistante la Piramide Cestia a Piazzale Ostienze pur sapendo che era in programma un corteo regolarmente autorizzato contro il degrado notturno della capitale e un comizio dell'interrogante nel piazzale;

se non ritenga altresì di avviare un'indagine per spiegare come mai la questura di Roma ha lasciato campo libero alle bande dell'ultrasinistra, in assetto da guerriglia i quali avevano come solo intento di impedire la pacifica manifestazione del MSI-DN andata comunque in porto grazie al senso di responsabilità dei militanti missini e all'operato corretto degli agenti di polizia e dei carabinieri operanti nella zona. (4-16700)

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

in località Pieve Emanuele (MI) sono state richieste dal gruppo consiliare del PDS le convocazioni di due consigli comunali « aperti » su argomenti di grande interesse pubblico, finora disattese in palese violazione dell'articolo 26 del Regolamento del codice civile e dell'articolo 21 dello statuto del comune di Pieve Emanuele;

a tal proposito sono state presentate numerose mozioni, interpellanze ed interrogazioni, alle quali fino ad ora non è stata data risposta o quando è stata data è risultata evasiva ed incompleta, in violazione degli articoli 54 e 58 del regolamento del consiglio comunale;

per l'espletamento del proprio mandato i consiglieri del PDS hanno dovuto visionare atti amministrativi in una con-

dizione a dir poco disagiata, stante il divieto a « chiunque » di soffermarsi all'interno dell'ufficio deliberare;

sono state richieste inoltre copie di atti amministrativi, alcune da circa cinque mesi, ed ancora oggi, adducendo motivi pretestuosi, queste risultano inevase o carenti di allegati. Alla richiesta poi di fotocopie il pagamento di planimetrie che costituiscono parte integrante di atti deliberativi è in violazione dell'articolo 12 del regolamento del consiglio comunale;

a tuttoggi quindi non è stato approvato il « regolamento di accesso agli atti amministrativi » in violazione dell'articolo 22 della legge n. 241 del 1990 —;

se non ritenga che i metodi di gestione e conduzione della amministrazione comunale di Pieve Emanuele siano scorretti e insostenibili;

quali iniziative intenda assumere affinché i consiglieri di qualsiasi forza politica legittimata e responsabile possano espletare senza difficoltà le proprie funzioni di controllo. (4-16701)

BORGHEZIO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che l'Istituto bancario San Paolo di Torino, depositario dei titoli che agenti di cambio di Torino e di Milano davano a riporto all'A.D. Bank di Ginevra (poi divenuta Duménil), nel periodo marzo 1991 agosto 1991 metteva gli stessi a disposizione del gruppo Dominion, a cui affidava l'incasso dei dividendi;

risulta altresì all'interrogante che l'Istituto bancario San Paolo di Torino abbia trasferito al gruppo Dominion i titoli che gli agenti di cambio davano a riporto al banco di Girgenti;

attraverso tali operazioni il gruppo Dominion, ora fallito, avrebbe ottenuto rilevantissimi finanziamenti dall'Istituto bancario San Paolo di Torino —;

se gli organi di vigilanza abbiano accertato o, in difetto, se intendano ora accertare chi abbia dato all'Istituto bancario San Paolo di Torino tali autorizzazioni. (4-16702)

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

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

ABATERUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai ministri per il coordinamento della protezione civile e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi i cittadini della provincia di Lecce si sono visti recapitare dalla SOBARIT (Società delegata alla riscossione dei tributi) cartelle esattoriali, con scadenza 18 settembre prossimo, relative al pagamento di bollette per il consumo di acqua per usi civili;

cio ha causato una vasta protesta tra gli utenti, in quanto le cifre riportate sulle cartelle sono sicuramente sproporzionate e non corrispondenti al reale consumo degli utenti;

di fronte alla protesta comprensibile degli utenti, l'EAAP (Ente Autonomo Acquedotto Pugliese) invita a pagare, comunque, salvo poi, chiedere il rimborso;

visto l'alto importo da pagare non tutti sono nelle condizioni di poterlo fare (vi è il caso di un utente che già ad aprile ha pagato 7 milioni ed ora dovrebbe pagarne altri 3);

ciò non è giustificabile con il cattivo funzionamento degli impianti civili, in quanto, da un calcolo approssimativo, si evince che a tali somme non si arriverebbe neanche se dai rubinetti scorresse benzina invece che acqua;

tutto questo si aggiunge al profondo malcontento tra gli abitanti di quella provincia dovuto al fatto di aver trascorso tutto il periodo estivo con l'acqua razionata nonostante che il Presidente dell'EAAP appena qualche settimana prima dell'estate avesse dichiarato, in un'intervista concessa alla « Gazzetta del Mezzogiorno »: « nessun problema idrico per i prossimi tre anni »;

l'insensibilità dimostrata dai massimi dirigenti dell'EAAP verso le giuste lamentele dei cittadini, aggiunta alla cronica incapacità, più volte dimostrata, di gestire decentemente una risorsa di vitale importanza qual'è l'acqua, potrebbe creare seri problemi anche di ordine pubblico;

per questi motivi a parere dell'interrogante sarebbe opportuno rimuovere la dirigenza dell'Ente —:

quali provvedimenti si intendono prendere per:

1) bloccare il pagamento delle bollette;

2) procedere ai dovuti controlli;

3) erogare immediatamente i rimborsi per coloro, e sono tanti, che hanno già pagato;

4) verificare il funzionamento degli impianti e dei contatori;

5) verificare da parte degli organi superiori il funzionamento e la gestione dell'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese per procedere ad un'azione di risanamento generale (in Puglia è detto comune che l'EAAP ha dato più da mangiare che da bere) che ridia alla gente comune fiducia nelle istituzioni. (4-04838)

RISPOSTA. — *In relazione al documento indicato in oggetto, per delega dell'Onorevole Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue:*

la prefettura di Lecce ha seguito con attenzione la vicenda segnalata nell'interrogazione, convocando apposite riunioni con i sindaci della provincia, ed i rappresentanti dell'ANCI e dell'Acquedotto Pugliese.

Dagli incontri è emerso che per numerosissimi contribuenti è stata calcolata una eccedenza sproporzionata al consumo d'acqua, che ha determinato la emissione di fatture anomale, ammontanti, spesso, a svariati milioni di lire.

Ciò è accaduto a causa delle approssimative procedure seguite dall'EAAP nella

determinazione dei consumi, calcolati senza una lettura iniziale e finale dei contatori.

Per consentire una razionale determinazione del consumo medio annuo di ciascuna utenza si è ritenuto necessario richiedere ai responsabili dell'EAAP una lettera straordinaria dei contatori al fine di stabilire i consumi reali in ogni singola utenza e poterne calcolare l'eccedenza presunta per l'anno 1993.

Si è pertanto deciso di sospendere il pagamento delle bollette già emesse, relative all'eccedenza 1993, fino al mese di Aprile 1993.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali: Paladini.

AIMONE PRINA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

gli ultimi avvenimenti, compreso l'arresto avvenuto il 20 febbraio del Direttore Generale dell'ANAS ingegner Mariano Del Papa, non fanno altro che confermare la gravità e la profondità d'innesto nel tessuto sociale ed in particolare in alcuni settori dalla Pubblica Amministrazione del fenomeno tangenti;

la città di Biella ed il Biellese sono interessati ad alcuni progetti ANAS legati alla viabilità (strada Biella-Mongrando, strada Cossato-Vallemosso, variante di Crocemosso);

i progetti sono fermi per problemi legati ai malvezzi chiamati variante in corso d'opera e revisione prezzi, nonché ad alcune scelte scellerate che hanno fattivamente contribuito a sperperare denaro pubblico (valga come esempio la realizzazione del sottopasso di via Cottolengo a Biella nell'ambito della costruzione della strada Biella-Mongrando) —:

come i Ministri interrogati intendano tempestivamente intervenire sollecitando gli uffici preposti presenti sul territorio per una verifica della situazione biellese. Il tutto con il fine della massima chiarezza e

trasparenza affinché possano essere portati a termine lavori pubblici di grande importanza. (4-11162)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che la richiesta di eseguire in sottopasso la variante di Biella è stata avanzata dall'amministrazione locale sulla base dei temuti inquinamenti soprattutto acustici che le zone abitate circostanti avrebbero subito da una soluzione all'aperto.*

Le altre opere previste sono in fase di riprogettazione per tener conto appunto delle esigenze di chiarezza e precisione che sono state sottolineate dall'interrogante.

Il Ministro dei lavori pubblici: Merloni.

RENATO ALBERTINI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per conoscere — premesso che:*

alla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici dell'Emilia non sono stati ancora assegnati 5 dipendenti a tempo determinato, trimestrali, diversamente da quanto previsto dalla legge n. 4 del 1993;

il conseguente mancato arrivo di personale al castello di Torrechiara (PR) per il potenziamento del servizio di custodia, in una situazione che è di per sé precaria, rischia di vanificare gli sforzi dell'Ente locale rivolti alla valorizzazione, sotto il profilo culturale e turistico, del proprio territorio;

il Castello di Torrechiara è una delle strutture più suggestive e meglio conservate della Regione e d'Italia, capolavoro di architettura militare e civile, che presenta da sempre peculiari problemi di affollamento periodico e di gestione;

rispetto alla dotazione organica, prevista di cinque unità, sono assegnati al servizio solo due custodi di cui uno ora gravemente infermo e quindi assente, e evidente che un solo addetto non può garantire il regolare funzionamento della

struttura né, tantomeno, l'apertura con orario prolungato prevista dalla legge Ronchey;

il numero dei visitatori rispetto all'anno 1992 è costantemente in aumento;

è in atto una convenzione tra Ministero per i beni culturali e Amministrazione comunale di Langhirano per la concessione del servizio sussidiario di vigilanza-guida che permette all'Amministrazione comunale di collaborare alla gestione e valorizzazione del monumento integrando ma non sostituendo il personale statale;

L'Amministrazione comunale di Langhirano e l'Amministrazione provinciale di Parma hanno concorso alla formazione degli operatori addetti al servizio sussidiario mediante apposito corso di formazione professionale per operatore turistico-culturale, intervenendo con fondi dei propri rispettivi bilanci —;

quali misure intenda adottare per l'assegnazione urgente dei cinque « trimestrali » alla Soprintendenza per scongiurare la temuta chiusura del Castello di Torrechiara proprio nei mesi di maggior afflusso turistico. (4-15279)

RISPOSTA. — Le particolari esigenze connesse alla vigilanza del Castello di Torrechiara (PR), rappresentate a più riprese dall'amministrazione comunale di Langhirano, sono state recepite da questo Ministero che, pur essendo stato inizialmente costretto, dati i limiti annuali della spesa prevista per le assunzioni a tempo determinato del personale di vigilanza, a ridurre e in taluni casi addirittura a tagliare le assegnazioni del personale stesso a molti istituti dipendenti, ha operato una rettifica nel piano di riparto delle unità assegnate, con lo storno di 5 di esse dalla regione Toscana alla regione Emilia-Romagna — soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Bologna, che gestisce il Castello di Torrechiara.

Il relativo provvedimento è stato emesso in data 11 giugno 1993.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

ANEDDA. — Al Ministro dei trasporti. — Per conoscere:

se sia informato della situazione dei trasporti aerei da e per la Sardegna e dell'atteggiamento dell'ATI che, con pretestuose giustificazioni, ha eliminato numerosi indispensabili voli. Soppresso il volo delle 11,50 in partenza da Cagliari e, nei giorni di martedì e mercoledì, il volo delle ore 14,10, Cagliari rimane priva di collegamenti con Roma per oltre sei ore. Addirittura peggiore è la situazione della Città di Sassari, sia per la sporadicità che per la dislocazione oraria dei voli da e per Alghero;

se, valutata la condizione di isolamento nella quale si trova la Sardegna, ritenga di intervenire presso l'ATI affinché siano ripristinati i voli soppressi o, quantomeno, siano riesaminati e modificati gli orari dei voli così da renderli più funzionali ed aderenti alle effettive esigenze dei viaggiatori. (4-11102)

RISPOSTA. — Dal 28 marzo 1993, con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo, dopo un breve periodo di sospensione sono stati ripristinati tutti i voli su Cagliari indicati dall'onorevole interrogante.

Dalla medesima data la società ATI ha inoltre programmato il raddoppio della linea Milano-Alghero e viceversa, nonché l'utilizzazione, sulla direttrice Alghero/Bologna, di un aeromobile tipo MD 82, da 172 posti, in sostituzione dell'aeromobile DC 9 da 123 posti precedentemente utilizzato.

Si fa rilevare che nella scorsa stagione invernale 1992/93, si è registrato un sensibile calo dei passeggeri trasportati sulla direttrice Cagliari/Roma rispetto al corrispondente periodo 91/92.

A fronte di tale riduzione della domanda, la società ATI ha operato un adeguamento della capacità offerta alle effettive esigenze di mercato.

È stata effettuata, infatti, la sospensione di due voli, collocati in una fascia oraria centrale non « di picco », peraltro limitata ad un breve periodo, in modo tale da non recare notevoli disagi all'utenza.

Si fa presente, poi, che il traffico relativo al collegamento Alghero/Roma, è caratterizzato da una notevole stagionalità che richiederebbe, per il periodo invernale, un operativo ridotto. Infatti, circa il 50 per cento della capacità offerta resta invenduta.

Comunque, il mantenimento di tre collegamenti giornalieri consente di offrire, anche in inverno, una gamma di servizi distribuiti su tutto l'arco della giornata.

Operativi analoghi sono adottati dalla società ATI sulle direttrici che collegano Roma con Reggio Calabria, Lamezia Terme e Brindisi.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

BATTISTUZZI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

il raccordo autostradale Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni-Rieti, è stato a suo tempo (oltre 10 anni) progettato per il collegamento trasversale fra l'Autostrada del Sole e la via Aurelia fra l'Autostrada del Sole e le regioni Umbria e Marche, affinché si realizzasse la necessaria e indifferibile promozione di un territorio depressso o insufficientemente sviluppato, e tale è classificato anche per legge, soprattutto nella parte Orte-Civitavecchia;

tale raccordo non è stato ancora realizzato nel tratto che interessa il territorio più bisognoso di interventi promozionali, e cioè il tratto Viterbo-Civitavecchia, dove esiste una sola, contorta strada, la Viterbo-Vetralla-Monteromano-Civitavecchia, e le uniche risorse attualmente disponibili sono la pastorizia e una magra agricoltura; considerato che sono rimaste pressoché non utilizzate le ampie risorse turistiche, per il ricco patrimonio archeologico e ambientale della zona, mentre non hanno mai decollato iniziative commerciali e industriali, anche se esiste il porto di Civitavecchia da una parte e il costruendo interporto di Orte dall'altra, appunto per la mancanza di adeguati collegamenti viari;

nel frattempo la zona stessa ha assunto di fatto, e anche visivamente, l'a-

spetto di una delle parti più arretrate d'Italia e come tale bisognosa di urgenti provvedimenti per il suo sviluppo socio-economico —:

1) quando sarà completato il raccordo autostradale Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni-Rieti, con la realizzazione del tratto Viterbo-Civitavecchia;

2) quando sarà realizzato lo svincolo cosiddetto « Bagni » fra gli svincoli Viterbo Nord e Viterbo Sud, necessario per lo sviluppo termale di Viterbo e per lo snellimento del traffico urbano periferico;

3) se è stato previsto il collegamento diretto dello stesso svincolo con la strada provinciale Tuscanese, allo scopo di alleggerire l'attuale congestione del traffico nel punto d'incontro di questa strada con la S.S. n. 2 Cassia. (4-09288)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, mi prego riferire sulle singole questioni poste dalla S.V. onorevole.*

1) Per il completamento del tratto di raccordo compreso tra Civitavecchia e Viterbo, restano da realizzare i seguenti lotti dei lavori:

a) Tronco 1° Lotto 2° dal Km. 84+450 della SS n. 1 « Via Aurelia » il progetto esecutivo è stato inviato agli enti competenti per i pareri di rito non ancora pervenuti (Spesa prevista lire 25 miliardi da finanziare);

b) tronco 2° — lotto 1° dal Km. 85+000 della SS n. 1 « via Aurelia » al Km. 11+500 della SS n. 1-bis. È stato redatto il progetto di massima ed è in corso l'esecutivo (spesa prevista lire 120 miliardi da finanziare);

c) tronco 2° lotto 2° dal Km. 11+500 al Km. 15+1500 della SS n. 1-bis (Variante di Monteromano). Progetto di massima approvato dagli enti, in corso il progetto esecutivo, (spesa prevista lire 90 miliardi da finanziare);

d) tronco 3° — lotto 1° stralcio « B » dal Km. 11+500 al Km. 21+500 della SS

n. 1-bis. Progetto di massima approvato dagli enti, in corso il progetto esecutivo (spesa prevista lire 50 miliardi da finanziare);

e) tronco 3° — lotto 1° stralcio « A » compreso tra il Km. 21+500 della SS n. 1-bis e la SP Vetralla Tuscania. Progetto esecutivo completo dei pareri approvato dal consiglio di amministrazione ANAS (spesa prevista lire 66 miliardi da finanziare).

f) tronco 3° — lotto 2° stralcio « A » compreso tra la SP Vetralla Tuscania e l'innesto con la SS n. 2 « via Cassia » al Km. 74+400. Lavori in corso; ultimazione prevista entro la fine dell'estate 1993.

2) Per lo svincolo del Raccordo Civitavecchia — Viterbo con la strada comunale Faul — Bagni si è dovuto sospendere la realizzazione dei lavori per il blocco dei finanziamenti a seguito del DPCM che ha disposto il blocco degli impegni sino al 31 dicembre 1992. Per i lavori è in corso il DA di finanziamento e per gli stessi è previsto un termine di 3 mesi.

3) Per quanto riguarda il collegamento dello svincolo Faul — Bagni con la SP Tuscanese, si fa presente che tale strada provinciale verrà in futuro collegata con il raccordo in quanto il proseguimento dell'ammodernamento della SS n. 2 « via Cassia » partirà proprio in corrispondenza della strada provinciale, con innesto sul raccordo stesso, per ricollegarsi alla vecchia statale al Km. 87+200 a nord di Viterbo (spesa prevista lire 35 miliardi da finanziare).

Il completamento del raccordo del tratto Viterbo-Civitavecchia, comporterebbe un impiego di fondi di circa 351 miliardi e potrà attuarsi compatibilmente alle disponibilità finanziarie, in atto carenti.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

BERSELLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

nello scorso mese di gennaio la stampa locale ha dato notizia di una

petizione popolare inviata a Silvio Canelli, sindaco del comune di Cento, per ottenere la rimozione di un « Divieto di sosta », posto in Casumaro sulla strada statale n. 468 di Correggio tra i numeri civici 389 e 429;

la petizione ha riscosso un buon successo, con 264 firme di cittadini di Casumaro su 2.500 abitanti, ma da parte del comune di Cento, non vi è stata nessuna risposta positiva;

dopo la petizione è stato posto un ulteriore cartello « 0-24 », che impedisce la sosta anche nelle ore serali e notturne;

questo interrogante ha fondato motivo per ritenere che simile comportamento di totale chiusura da parte del comune sia dovuto ai legami di parentela tra il Vicesindaco di Cento Mario Pinca (PDS), che risiede a Casumaro, ed il cognato Fabio Polacchini, titolare in Casumaro di un negozio di abbigliamento, posto nel tratto iniziale di strada ove si trova il « divieto di sosta »;

il Polacchini non sopporta che le auto sostino davanti alle sue vetrine, ed avrebbe pertanto sollecitato il comune di Cento e l'illustre congiunto al ripristino ed alla rigorosa applicazione e rispetto del divieto, che nel corso degli anni era praticamente caduto in disuso;

poiché il tratto di strada in questione è di proprietà dell'ANAS, ed il centro urbano di Casumaro è inferiore ai diecimila abitanti, la segnaletica in questi casi, pur essendo a carico del comune, deve avere il « nulla osta » dell'ANAS, come stabilito dall'articolo 26, commi 2 e 3 del nuovo codice della strada —:

se risulti che il comune di Cento abbia le autorizzazioni ed i « nulla osta » previsti dalla legge e, inoltre, se l'ANAS non ritenga opportuno togliere il divieto in oggetto e permettere il parcheggio delle auto sul lato sinistro (direzione Modena) della strada statale n. 468, visto che sul lato destro della stessa strada vi è un

permesso di parcheggio per auto pubbliche e private, e che le due carreggiate hanno la stessa ampiezza, sono entrambe ad unico senso di marcia, e la mezzera è costituita da spartitraffico in cemento (aiuole);

se non ritenga che tale soluzione sarebbe favorevolmente accolta dalla comunità Casumarese anche perché:

ognuna delle due carreggiate è di larghezza (escluso il marciapiede di mt. 1,50) di mt. 6,50, e il tratto in questione è di 100 mt. di lunghezza, cosa che permetterebbe la sosta di una ventina di auto (considerando la densità auto/abitanti in questa zona calcolabile in 2.000 auto, nonché la carenza di parcheggi nel centro abitato);

nel tratto in questione sono presenti 6 negozi, 2 bar, un ambulatorio medico (con problemi di sosta per i malati), la sede dell'Agenzia di Casumaro della Cassa di Risparmio di Cento (unico istituto bancario con sportello in Casumaro) con i relativi problemi per chi deve effettuare operazioni bancarie oppure usufruire del « Bancomat » posto anch'esso sul fronte stradale;

quali siano state le motivazioni addotte dal comune di Cento, sia per il provvedimento di « divieto » che per la sua estensione dalle ore 0 alle ore 24, avvenuta in data 23 marzo 1993, ad opera dell'ufficio tecnico del comune di Cento.

(4-12806)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione citata in oggetto, si precisa quanto segue:

1) L'articolo 26 del « Nuovo codice della strada », facendo parte del complesso di norme di cui al capitolo I del titolo II « Costruzione e tutela delle strade ed aree pubbliche », non risulta possa essere preso in considerazione per quanto riguarda la segnaletica stradale, riguardando il caso un segnale verticale di divieto di sosta all'interno dell'abitato di Casumaro;

2) per contro l'articolo 37, di cui al capitolo II del titolo II « Organizzazione

della circolazione e segnaletica stradale », alla lettera d) stabilisce che all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti la segnaletica stradale compete al comune, qualora la stessa non riguardi le caratteristiche strutturali o geometriche della strada (in quest'ultimo caso compete all'ente proprietario della strada).

Inoltre, l'articolo 7 delle « disposizioni generali » — Regolamentazione della circolazione nei centri abitati — alla lettera a) stabilisce che i comuni possono, con ordinanza del sindaco, stabilire divieti di carattere anche permanente in relazione alle esigenze della circolazione.

Al punto 2 dell'articolo 7 stesso: « i divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20 salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale »;

3) al compartimento ANAS di Bologna peraltro non risulterebbe pervenuta nessuna richiesta di nulla osta da parte del comune di Cento per l'installazione del segnale di « divieto di sosta » in quel di Casumaro.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

BERSELLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la strada statale « via Emilia » da Bologna verso Modena all'altezza della località Lavino di Mezzo presenta un traffico molto intenso e durante tutto l'arco dell'anno avvengono incidenti in cui sono coinvolti innumerevoli autoveicoli;

circa tre anni fa venne progettata dall'ANAS una strada che doveva essere parallela alla via Emilia e quindi alleviare notevolmente il traffico per un tratto della stessa;

l'ANAS però non tenne conto che esistevano lungo il percorso, al centro della strada, dei tralicci delle Ferrovie dello Stato che dovevano venire spostati;

tale problema sorse non al momento della progettazione ma quando ormai il

fondo stradale era già stato praticamente eseguito e comportò un conseguente blocco dei lavori;

per due anni la strada è rimasta abbandonata a se stessa in attesa che venissero eseguiti i lavori di cui sopra da parte delle Ferrovie dello Stato;

tali lavori si sono trascinati nel tempo per « imprevisti » di tutti i tipi, il più eclatante dei quali è accaduto quattro mesi fa quando, finalmente, i nuovi tralicci erano pronti da montare nei loro insediamenti. Venne infatti scoperto un « errore » (chiamiamolo così) nelle fasi che avevano portato agli espropri dei terreni, il che ha comportato un'ulteriore notevole perdita di tempo;

la strada ad oggi si presenta in pessime condizioni di degrado, che si intensificano con il passare dei giorni; sembra che le Ferrovie dello Stato abbiano finalmente iniziato i lavori prendendo tempo per la loro ultimazione fino al 31 dicembre 1993, sempre se tutto procederà senza problemi; nel frattempo l'ANAS ha precisato che non interverrà fino a che questi lavori non saranno stati completati;

considerando i tempi burocratici che valgono sia per le Ferrovie dello Stato che per l'ANAS si può supporre che i lavori per adeguare la strada inizieranno non prima di un anno da oggi, cui dovranno aggiungersi tempi ulteriori per rifare *ex novo* quasi completamente una strada, che era già stata costruita —;

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra e se non ritenga di aprire un'inchiesta per accertare cause e responsabilità per questo ennesimo episodio di sperpero di denaro pubblico. (4-13172)

RISPOSTA. — *In relazione alla interrogazione della SV onorevole mi pregio informarla che, secondo notizie acquisite dall'ANAS, le Ferrovie dello Stato hanno completato lo spostamento dei tralicci.*

L'ANAS, dopo aver effettuato i modesti interventi di ripristino necessari potrà ripren-

dere i lavori della variante per la cui ultimazione si prevede occorrano circa quattro mesi.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

BETTIN. — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

risulta da notizie stampa di oggi che il dottor Michele Di Pace, alcuni mesi fa, nelle sue funzioni di consigliere giuridico dell'allora Ministro per gli affari esteri on. Gianni De Michelis, avrebbe fatto riferimento, nel corso di colloqui telefonici, in particolare con l'avvocato dello Stato Daniela Salmini, intercettati dagli inquirenti, a tentativi di accelerare i tempi di trasferimento del P.M. Ivano Nelson Salvarani, allo scopo di allontanarlo dall'inchiesta su « affari e politica » di cui era titolare —;

se quanto sopra detto corrisponda a verità;

in tal caso, in quale veste l'avvocato dello Stato Daniela Salmini si sia rivolta al consigliere giuridico Di Pace e quali funzioni attualmente occupi quest'ultimo;

quali iniziative, anche a fronte di altri tentativi analoghi, intenda intraprendere per garantire la massima sicurezza e agibilità all'indagine dei giudici veneziani;

se non ritenga opportuno aprire un'inchiesta sui fatti e i personaggi qui ricordati. (4-05710)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il Consiglio superiore della magistratura, con delibera in data 11 dicembre 1991 ha disposto il trasferimento al tribunale di Venezia, con funzioni di Presidente di Sezione, del dottor Ivano Nelson SALVARANI, all'epoca sostituto procuratore della Repubblica presso lo stesso ufficio.

Tale delibera veniva trasfusa nel decreto ministeriale 29 gennaio 1992, registrato alla Corte dei conti il 7 luglio 1992 e pubblicato

sul BU del Ministero di grazia e giustizia n. 14/92 del 31 luglio 1992, edito il 18 agosto successivo.

Dopo la delibera di trasferimento il Presidente della Corte di appello di Venezia con nota n. 3/1 del 27 gennaio 1992, richiedeva l'anticipata presa di possesso del dottor SALVARANI in relazione alle pressanti esigenze del locale tribunale, mentre il Procuratore generale della Repubblica formulava istanza di fissazione della presa di possesso del nuovo ufficio da parte del magistrato in epoca non anteriore alla seconda metà del mese di luglio 1992.

La competente Direzione generale di questo Ministero con fax del 14 aprile 1992, autorizzava il dottor Salvarani ad assumere possesso delle nuove funzioni indipendentemente dal decorso del termine di cui all'articolo 10 dell'ordinamento giudiziario ed il Presidente della Corte di appello di Venezia, con provvedimento del 15 maggio, a seguito della congiunta e concordata proposta dei Capi degli uffici interessati, fissava la suddetta presa di possesso fra il 5 e il 15 luglio 1992; tali date venivano poi modificate in quelle del 7 e 14 settembre, con decreto del 30 giugno adottato su richiesta del procuratore della Repubblica d'intesa col Procuratore generale.

Il dottor Salvarani assumeva quindi possesso effettivo del nuovo ufficio l'11 settembre 1992.

Tanto premesso, deve essere escluso in base agli elementi di conoscenza e valutazione forniti dalle competenti autorità, ogni intervento o pressione esterna intesa ad accelerare l'uscita del dottor Salvarani dalla procura della Repubblica di Venezia, tanto più che i tempi del trasferimento sono stati, come già detto, concordati tra i dirigenti degli uffici interessati.

Quanto alle persone citate nell'atto di sindacato ispettivo, risponde a verità la notizia dell'operata intercettazione di una conversazione telefonica tra di esse, il cui testo la procura della Repubblica ha potuto inviare, essendo venute meno le esigenze di segreto investigativo.

Dal colloquio emerge l'evidente interesse degli interlocutori per le vicende penali in corso nella città lagunare e per la disposta

assegnazione del sostituto procuratore dottor Salvarani al tribunale di Venezia.

Nulla risulta tuttavia dalla registrazione, in merito ad eventuali contatti o sollecitazioni rivolte agli organi competenti, dagli intercettati o da terzi, al fine di rendere operativo al più presto il detto trasferimento, neppure noto nei suoi precisi dettagli, giacché la data di esso viene indicata durante il colloquio, dapprima per il 20 giugno, quindi per il successivo giorno 30 ed, infine, genericamente, per i primi di luglio.

Trattasi, peraltro, di informazioni che all'epoca della registrazione (10 giugno 1992) potevano essere agevolmente acquisite anche nell'ambiente giudiziario, tenuto conto della data del fax ministeriale di autorizzazione alla presa di possesso anticipata (14 aprile 1992) e di quella del conseguente primo decreto del Presidente della Corte di appello di Venezia (15 maggio 1992).

In ogni caso, il dottor Salvarani si è trasferito al tribunale soltanto l'11 settembre 1992.

Sembra poi opportuno rilevare come, anche nel colloquio registrato, si faccia riferimento alle pressanti esigenze del tribunale, che hanno in realtà giustificato la sollecita ma concordata, assegnazione ad esso del dottor Salvarani; inoltre, gli accenni al possibile successore del detto giudice nella conduzione delle indagini, individuato in un magistrato che sembra gradito agli intercettati per le sue caratteristiche e qualità personali e non già per ragioni di amicizia, frequentazioni o collateralismo, non dimostrano né la certezza dell'ipotesi formulata né, soprattutto, la ricerca ed attivazione di canali atti a conseguire la strumentale designazione del nuovo inquirente.

Si osserva, da ultimo, che la procura della Repubblica di Venezia a conoscenza dei fatti sopra illustrati, non ha ritenuto di dover assumere iniziative né di svolgere ulteriori accertamenti in merito, mentre va senz'altro escluso che nell'occasione possano essersi verificate negative influenze sulla regolare ed efficace conduzione delle indagini penali in corso nel capoluogo veneto.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

BIASCI, PIERO MARIO ANGELINI, BIOCCHI, LUCCHESI, MACCHERONI, GIANMARCO MANCINI, LABRIOLA, MARCUCCI, PAISSAN, CAPRILI, MATTEOLI, EVANGELISTI, CORSI, MUSSI, BIRICOTTI GUERRIERI e PAGGINI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

L'Aeroporto « Galileo Galilei » di Pisa ha tutte le carte in regola per essere considerato il 1° aeroporto della regione Toscana;

oltre ad una felice collocazione da un punto di vista geografico, ha la possibilità di usufruire anche dell'apporto tecnico fornito dalle strutture militari;

a fronte di tutto ciò, anziché essere oggetto di decisioni volte a migliorarne sempre più l'operatività e la concorrenzialità, sta vivendo un momento particolarmente difficile;

dalle notizie comparse sulla stampa locale sembra che la prossima estate diminuiranno i voli charter e che dal 1° marzo p.v. saranno soppressi due voli: il Pisa-Londra del mattino (ALITALIA) ed il Pisa-Catania del pomeriggio (ATI) —:

se ciò corrisponda a verità e, se così è, in base a quale *ratio* sarebbero state assunte tali decisioni, dal momento che esse porterebbero solo ad una riduzione di operatività di un aeroporto che, per le sue caratteristiche intrinseche e per il favorevole rapporto costi-benefici, dovrebbe, invece, essere sempre più potenziato.

(4-10564)

RISPOSTA. — La convenzione stipulata il 15 aprile 1992 tra il Ministero dei trasporti e il gruppo Alitalia prevede l'osservanza del criterio di economicità nell'esercizio dei servizi aerei di linea che sono stati concessi.

Si fa rilevare che il citato gruppo Alitalia, poi, non può sottrarsi alle leggi di mercato secondo le quali l'offerta dei servizi deve essere correlata alla loro redditività e alla domanda di trasporto.

E da considerare, inoltre, che l'attuale perdurante situazione di crisi del trasporto

aereo, dovuta ad una flessione generalizzata della domanda e all'aumento di competitività, impone alle compagnie aeree scelte ed investimenti basati su criteri di convenienza economica e commerciale.

Alla luce di tale situazione devono valutarsi le sospensioni e le riduzioni dei servizi indicate dagli onorevoli interroganti.

In particolare, per quanto concerne i collegamenti Pisa-Londra, il nuovo orario estivo in vigore dal 28 marzo 1993, prevede 7 voli settimanali operati con aeromobili MD-80, in luogo dei precedenti 14 voli operati con aeromobili DC9.

Si precisa al riguardo che il volo del mattino in partenza da Pisa è stato sospeso a causa del basso coefficiente di occupazione dei posti e dei conseguenti scarsi risultati economici.

Il volo della sera, invece molto richiesto dall'utenza, è stato rinforzato con l'impiego del più capiente aeromobile MD-80.

Il collegamento del mattino tra Pisa e Londra viene comunque assicurato via Milano con il nuovo volo AZ 1037 Pisa-Milano in partenza alle ore 07,45 e, in coincidenza, con il volo di prosecuzione AZ 458 in partenza da Milano alle ore 09,05 e arrivo a Londra alle ore 10,00.

Inoltre, nella fascia del mattino è disponibile un altro servizio in coincidenza su Roma: il volo AZ 1103 Pisa-Roma delle ore 07.40/08.30 con prosecuzione con il volo AZ 282 Roma-Londra delle ore 09.50/11.25.

Per quanto riguarda la sospensione del collegamento Pisa-Catania e viceversa, operato dalla società ATI, si precisa che la stessa è dovuta ad una notevole riduzione della domanda, che ha comportato risultati negativi sia sotto il profilo economico che in termini di occupazioni di posti; nel 1992, infatti, si è registrato un coefficiente pari al 33 per cento della capacità offerta, in quanto su 75.000 posti offerti, hanno usufruito del servizio solamente 25.000 passeggeri. Tale coefficiente nei primi mesi del corrente anno si è ulteriormente ridotto al 25 per cento circa.

Il gruppo Alitalia garantisce comunque i collegamenti tra Pisa e Catania con altri voli in coincidenza sullo scalo di Roma.

Per quanto concerne l'attività charter, si fa rilevare che vettori non possono influire sull'esercizio di tale attività che dipende, invece, dagli operatori turistici che noleggiavano gli aeromobili in base a specifiche richieste di mercato.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

BOATO. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

sulla stampa locale veneta sono recentemente apparsi articoli riguardanti supposte trattative tra ANAS e società bavaresi in vista di un futuro prolungamento della A27 fino in Austria e Baviera (Venezia-Monaco);

la Commissione CEE ha proposto l'adozione di una decisione riguardante la rete stradale transeuropea per il 2002 che prevede, tra l'altro, il prolungamento autostradale o superstradale della A27 (COM 31 del 27 maggio 1992);

e in corso di completamento il tratto di autostrada A27 Vittorio Veneto e Pian di Vedoia e la SS51 di Alemagna tra Longarone e Tai di Cadore subisce contemporaneamente interventi che le danno caratteristiche di superstrada;

nel Piano decennale sulla viabilità del 1982 era previsto il completamento dell'autostrada A27 con arrivo fino a Carbonin e il progetto non venne realizzato perché vennero a mancare i finanziamenti;

quanto contenuto nella proposta di decisione esprime la chiara volontà di costruire altre strade di comunicazione internazionale e di completare quelle esistenti eliminando strettoie ed adeguando gli standard a livello europeo, il che costituisce una diretta minaccia al futuro della Val Pusteria;

la provincia di Bolzano, specialmente dopo la chiusura della vertenza autonomista, ha dei precisi doveri di responsabilità

verso l'uso del proprio territorio anche nei confronti dello Stato italiano e della CEE —:

se siano stati presi accordi tra l'ANAS e società bavaresi relative al prolungamento della A27 e alla realizzazione della Venezia-Monaco e, in caso affermativo, se non sia necessario renderli noti;

quali informazioni abbia fornito il Ministero dei trasporti alla Commissione CEE sui programmi dell'Italia relativi alla Rete stradale transeuropea per il 2002, con particolare riguardo al collegamento Italia-Austria per la provincia di Belluno;

se non si consideri dannoso il permettere che nuove strade di transito internazionale affianchino quelle già esistenti, attraversando il territorio in questione, con conseguenze ambientali intollerabili per la natura circostante e per chi vi abita.

(4-04863)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto si comunica quanto segue:

L'ipotesi di un ulteriore collegamento stradale tra l'Italia, l'Austria e la Germania è piuttosto remota, essendo sorta nel lontano 1970, nell'ambito delle iniziative rivolte a conseguire un più efficiente assetto della viabilità europea, con l'obiettivo specifico di realizzare un più diretto collegamento tra la catena dei porti dell'alto Adriatico ed il sistema delle zone industriali del Centro Europa, attraverso il Traforo delle Alpi Aurine.

L'ipotesi concerneva la costruzione di una autostrada Mestre-Monaco, che nel territorio italiano ha assunto la denominazione A27 « Di Alemagna », con capisaldi in Mestre-Treviso-Vittorio Veneto-Pian di Vedoia-Longarone-Ceralta-Carbonin-Dobbiaco-Brunico-Confine di Stato.

Allo stato attuale la realizzazione dell'A27 in territorio italiano risulta limitata al tratto Mestre-Pian di Vedoia, lungo Km. 82, dei quali 59 in esercizio (Mestre-Vittorio Veneto) e 23 in costruzione (Vittorio Veneto-Pian di Vedoia).

Per il restante tratto (lungo presuntivamente Km. 120) fino al confine con l'Austria, (tra Lovello e la Vetta d'Italia) non risultano eseguite progettazioni, né a livello esecutivo, né di massima, ma solo uno studio di fattibilità, redatto a cura della Società Batia.

Questa Società risulta fondata nel 1970 a Monaco di Baviera (su mozione del Parlamento della Baviera), con lo scopo e la ragione sociale di provvedere alla costruzione dell'Autostrada di Alemagna, da Vittorio Veneto fino all'innesto dell'esistente Autostrada Innsbruck-Monaco.

Nello stesso anno per ragioni operative e per adempiere alle leggi italiane venne fondata la BATIA S.p.A., con sede in Milano, con lo scopo di ottenere la concessione della progettazione, costruzione e gestione del tratto italiano dell'Autostrada di Alemagna.

La BATIA, pertanto, acquistava dalla SPEA di Milano — Società progettazioni Edili Autostradali — il progetto già fatto dando anche l'incarico di effettuare ulteriori studi per eventuali opportune varianti.

Successivamente in data 15 novembre 1971 la Società BATIA inoltrava istanza al Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'ANAS — tendente ad ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio, ai sensi della legge 5961, di una autostrada con tracciato da Vittorio Veneto-Confini di Stato con l'Austria.

Nel corso dell'anno 1972 il Ministero dei lavori pubblici promuoveva una serie di iniziative atte a consentire un tempestivo inizio degli adempimenti prescritti per l'affidamento della concessione: furono infatti interessati il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero del Commercio con l'Estero ed infine il Banco di Roma che unitamente al Ministero del Tesoro autorizzava La BATIA a contrarre un mutuo estero.

Quanto sopra consentiva alla BATIA di redigere, su specifica richiesta dell'ANAS, una bozza di convenzione per disciplinare la concessione di costruzione e di esercizio dell'autostrada in oggetto.

Inoltre il Ministero dei lavori pubblici nel 1974 istituiva una commissione, presieduta

dal Direttore Generale dell'ANAS, con lo scopo di individuare le azioni necessarie per lo svolgimento dell'iter legislativo-burocratico provocato dalla richiesta di concessione da parte della Società BATIA.

La sopravvenuta legge 492/74 bloccava le nuove costruzioni autostradali. Tale blocco venne rimosso dalla legge 531/82, che consentiva la ripresa del programma autostradale e permetteva di inserire l'Autostrada di Alemagna nel Piano decennale e nel programma triennale di interventi ove si trova tuttora inserita, tra le autostrade da dare in concessione (piano triennale ANAS 1991-1993).

In data 4 settembre 1990 la BATIA rinnovava l'istanza di concessione alla costruzione ed all'esercizio dichiarando la propria disponibilità a provvedere all'esecuzione senza contributo da parte dello Stato.

Il 20 febbraio 1992 sempre confermando le istanze precedenti la Società BATIA trasmetteva all'ANAS uno studio di fattibilità dell'autostrada, corredato da un piano finanziario e dalla dichiarazione che il finanziamento dell'opera era garantito dalla società BATIA AG-München, senza contributo dello Stato italiano.

Il suddetto studio di fattibilità veniva esaminato nella seduta del 12 marzo 1992 con voto n. 281 del Consiglio di Amm.ne dell'ANAS, che esprimeva parere favorevole alla approvazione, evidenziando che la eventuale concessione dell'autostrada in argomento alla Soc. BATIA non rientrerebbe nella disposizione del Decreto legislativo 19 febbraio 1991 n. 406, (che ha esteso la procedura concorsuale alle concessioni di progetti e costruzioni), in quanto non onerosa e con offerta presentata anteriormente alla data della entrata in vigore del predetto Decreto n. 406.

In relazione tuttavia all'importanza della questione era stata avvertita la necessità di eliminare ogni perplessità sull'accoglimento dell'istanza, previa redazione di apposito quesito da inoltrare al Consiglio di Stato.

Il quesito è stato predisposto, ma non più inoltrato, essendosi nel frattempo consolidata l'opposizione alla costruzione della

nuova autostrada, sia da parte dell'Austria e sia da parte degli enti territoriali e degli ambientalisti locali.

Si citano, fra quelle avverse all'autorizzazione le seguenti:

Delibera n. 71/R del comune di Dobbiaco del 3 settembre 1972;

Delibera n. 5782 della provincia Autonoma di Bolzano in data 3 settembre 1992;

Delibera n. 106 del comune di S. Candido in data 6 ottobre 1992;

Risoluzione del 4 dicembre 1992 delle Associazioni Alpine della Repubblica Federale Tedesca, dell'Austria, dell'A.V.S., Associazione locale di lingua tedesca.

Alla luce della ferma opposizione della popolazione della Valle di Pusteria, rimasta sostanzialmente invariata sin dal lontano 1975, ed in considerazione delle notevoli difficoltà di inserimento ambientalistico e paesaggistico dell'opera in questione, in territorio morfologicamente assai complesso (così come si evince dalla stessa relazione dell'ipotesi di fattibilità), emerge chiara l'indicazione di dover soprassedere ad ogni iniziativa sia di natura amministrativa che tecnica a favore della succitata autostrada.

Sembra pertanto potersi ritenere ormai superato il problema anche tenendo conto della volontà politica dei tre Stati interessati: Italia-Austria-Germania.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

CANCIAN. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso:

che con l'ormai prossima apertura del nuovo tratto autostradale della A 27, Vittorio Veneto-Pian di Vedoia, e con il completamento delle varianti nel tratto Longarone-Tai di Cadore vi sarà un flusso veicolare sempre più consistente, soprattutto di mezzi pesanti per trasporti internazionali;

che già l'attuale viabilità delle SS 51 e SS 51-bis di Alemagna mal sopportano il

traffico esistente, in specie nell'attraversamento dei centri abitati posti lungo l'asse viario.

In particolare, i paesi della valle del Boite, per la conformazione orografica del territorio, sono profondamente intersecati dalla SS 51. Fatto questo doppiamente grave, sia per la qualità della vita dei residenti sia per l'ostacolo allo sviluppo turistico, fonte principale di reddito per l'intera zona;

che l'ANAS si è attivata con la predisposizione di una serie di interventi, alcuni dei quali già in fase esecutiva altri in appalto, ed in particolare per quanto di nostra conoscenza:

Opere in corso di esecuzione:

SS 51 - ammodernamento in sede separata quinto lotto, primo stralcio attraversamento di Pieve di Cadore;

SS 51 - lavori di eccezionale urgenza con adeguamento in sede dal chilometro 79000 (Venas) al chilometro 100000 (Zuel);

SS 347 del Passo Cereda e Passo Duran - lavori di ammodernamento del tratto tra Cibiana di Cadore e Venas di Cadore.

Opere approvate da finanziare:

SS 51 - ammodernamento in sede separata quinto lotto, secondo stralcio attraversamento di Tai di Cadore.

Opere approvate dalla « Conferenza dei Servizi »:

SS 51 - ammodernamento in sede separata sesto lotto variante Valle di Cadore;

che il numero e la consistenza degli interventi sopra elencati richiedano una unicità di obiettivi;

che l'intervento « SS 51 lavori di eccezionale urgenza con adeguamento in sede dal chilometro 79000 (Venas) al chilometro 100000 (Zuel) » consista nella realtà in allargamenti della carreggiata esistenti nei tratti extraurbani, non risolvendo quindi l'esigenza dei centri abitati,

ma tenda altresì ad aumentare il flusso veicolare e la velocità dello stesso, con grave danno e pericolo per gli abitanti;

che lo stesso sia potenzialmente pregiudizievole di indispensabili future limitate circonvallazioni dei centri abitati;

che l'intervento « SS 347 del Passo Cereda e Passo Duran lavori di ammodernamento del tratto tra Cibiana di Cadore e Venas di Cadore », per dimensioni dell'opera ed impegno finanziario debba necessariamente rientrare in un progetto di collegamento intervallivo (Valle del Boite - Zoldano - Agordino);

che la variante di Valle di Cadore, per le evidenti strozzature dell'attuale SS 51 provocanti continui incidenti ed intasamenti è urgente ed indispensabile —:

1) se esista un progetto generale dell'ANAS di collegamento della pianura veneta con i paesi del centro Europa che coordini e giustifichi tutti gli interventi in premessa;

2) se le opere previste « SS 51 lavori di eccezionale urgenza con adeguamento in sede dal chilometro 79000 (Venas) al chilometro 100000 (Zuel) » siano compatibili e programmate con le future ed indispensabili circonvallazioni dei centri abitati;

3) se le opere previste dal « SS 347 del Passo Cereda e Passo Duran lavori di ammodernamento del tratto tra Cibiana di Cadore e Venas di Cadore » rientrino in un programma di collegamento intervallivo, e se nel progetto in esecuzione è stato previsto un adeguato innesto nell'attuale e futura viabilità della SS 51, nonché della criconvallazione dell'abitato di Venas;

4) quale sia lo stato del progetto « SS 51 ammodernamento in sede separata sesto lotto variante Valle di Cadore » e quali sono i programmi di attuazione. (4-08536)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si comunica:*

1) L'ammodernamento progressivo della S.S. 51 « di Alemagna » costituisce l'unica

ipotesi realisticamente praticabile di collegamento della pianura veneta con i paesi del centro Europa.

Ventilate ipotesi di proseguimento dell'autostrada A27 sono state anche di recente dichiarate non praticabili dai soggetti interessati.

Tutti gli interventi in corso o in progettazione da parte dell'A.N.A.S. si inseriscono, dunque, nell'ottica sopraindicata, tenendo presenti le previsioni contenute negli stralci attuativi triennali del Piano Decennale della Viabilità di Grande comunicazione.

2) Le opere previste nel tratto con adeguamento in sede dal Km 79+000 (Venas) al km 100+000 (Zuel), sono del tutto compatibili, in linea tecnica, con le future e indispensabili circonvallazioni dei centri abitati.

Si è data precedenza all'adeguamento dei tratti compresi tra i diversi centri abitati al fine di predisporre tempestivamente, in previsione appunto della prossima apertura dell'autostrada, tratti di statale con sezione adeguata agli attuali volumi di traffico, al fine di consentire, ove possibile il sorpasso in condizioni di sicurezza, e la sosta in condizione di emergenza di eventuali autoveicoli in « panne » che avrebbero determinato, altrimenti, condizioni di senso unico alternato, per la circolazione.

Le opere di ammodernamento previste tra Cibiana di Cadore e Venas di Cadore, potranno certamente far parte di un programma di collegamento intervallivo, qualora lo stesso venga inserito, nell'ambito delle priorità individuate dalla regione Veneto, nei futuri stralci triennali attuativi del Piano Decennale sopraindicato.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

CORRAO, BUTTITTA e ANGELO LA RUSSA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il 23 gennaio 1993, il *Giornale di Sicilia* di Palermo e il giornale *La Sicilia* di Catania hanno scritto che quanto recentemente dichiarato dalle amministrazioni

competenti (Ministero dei trasporti e regione siciliana) sullo stato dei lavori e sui tempi di completamento di costruzione dell'aerostazione dell'aeroporto di Punta Raisi risulterebbe « tutto un imbroglio »;

sono passati oltre venti anni dal momento della progettazione dell'opera ed ancora non risulterebbe definito nei dettagli tecnici il progetto esecutivo che secondo le notizie riportate dalla stampa dovrebbe essere per l'ennesima volta modificato con sconvolgimento di alcuni lavori già eseguiti e conseguentemente necessita di nuove opere che non trovano copertura negli attuali stanziamenti —:

se i lavori di completamento in atto in esecuzione comprendono tutte le opere necessarie per la definizione dell'aerostazione;

quale sia il termine utile contrattuale per l'ultimazione dei lavori e se sono previste proroghe;

quali provvedimenti immediati intenda adottare per eliminare le fitte ombre che tornano a scendere su un'opera che ormai sta per diventare « l'eterna incompiuta ». Considerato che lo scalo di Punta Raisi è l'aeroporto più importante di tutta la Sicilia occidentale, sulla sua efficienza diversi milioni di cittadini siciliani aspettano di verificare la capacità di governo delle istituzioni. (4-10350)

RISPOSTA. — *Il progetto per la costruzione dell'aerostazione di Palermo Punta Raisi è stato redatto e finanziato a seguito della legge 825/73. La realizzazione di tale progetto è stata affidata alla regione Sicilia con convenzione del 31.1.1977 approvata con decreto ministeriale n. 95/13 del 14.3.1977. Tale convenzione prevedeva il 60 per cento dell'importo a carico dello Stato e il rimanente 40 per cento a carico della medesima regione Sicilia alla quale sono state affidate tutte le competenze in merito alla progettazione, all'appalto e alla direzione dei lavori.*

In data 15.6.1979 è stato stipulato un atto aggiuntivo per la redistribuzione delle somme.

Con contratto in data 13.6.1984 sono stati affidati dalla regione Sicilia i lavori all'associazione temporanea fra le imprese CONSCOOP e SA.GE.CO.

In data 19.2.1987 è stata presentata dalla concessionaria una perizia di variante e suppletiva che è stata approvata con decreto ministeriale n. 206/13 del 3.8.1990 con il quale è stata approvata anche la nuova convenzione stipulata il 23.3.1990.

I lavori sono stati ripresi nel giugno del 1991 e sono tuttora in corso.

Premesso quanto sopra, si fa presente che l'aerostazione risulta essere definita in tutte le sue componenti e quindi può ritenersi funzionale, una volta realizzati i Lavori previsti secondo l'ultimo progetto approvato; si fa rilevare che non vengono attualmente realizzati i pontili d'imbarco per problemi di finanziamento, ma che gli stessi verranno eseguiti quanto prima, onde rendere l'aerostazione completamente funzionale.

È prevista l'ultimazione dei lavori nel mese di luglio 1993 secondo i termini stabiliti nella convenzione sopra citata del 23.3.90, salvo eventuale riconoscimento di proroghe che sono di specifica competenza della regione Sicilia in qualità di concessionaria e di ente appaltante.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

DOSI e BAMPO. — *Ai Ministri dell'interno, del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

negli ultimi tempi è letteralmente esploso nel reggiano così come in altre zone d'Italia il fenomeno della proliferazione di appalti o subappalti a imprese meridionali, soprattutto nel campo dei lavori pubblici;

il probabile minor prezzo praticato da queste imprese sarebbe dovuto a vere e proprie violazioni di leggi;

risulta infatti che i veicoli usati da tali imprese non sono coperti da assicurazione, mancano di bollo, sono costante-

mente sovraccarichi, non hanno conducenti in regola, addirittura circolano senza targa;

i lavori affidati a queste imprese sono piuttosto importanti sia per la loro natura sia per gli stanziamenti: casse di espansione nei torrenti appenninici, sistemazione della statale n. 63, ecc.;

in particolare, i lavori sulla statale n. 63 (una delle opere che rientrano nell'ambito delle cosiddette « colombiadi ») e segnatamente l'escavazione delle gallerie presso il valico, già affidati alla Carebo (consorzio di cui fa parte la cooperativa CCPL), sono stati subappaltati a tale Scoge Sud di Catanzaro: tale società, secondo esposti presentati dalla Federazione trasportatori artigiani di Reggio Emilia « Fita-Cna », pratica prezzi concorrenziali grazie all'abusivismo, al lavoro nero e a quei sistemi di ... esenzione fiscale e assicurativa di cui sopra —:

se gli esposti della Fita-Cna hanno avuto risposta;

per quale motivo i lavori pubblici nel nord Italia vengono sempre più spesso affidati anche in subappalto a ditte non conosciute (e pertanto poco affidabili) con sede in regioni lontane;

per quale motivo le ditte del nord Italia devono subire la concorrenza sleale di imprese che, avvantaggiandosi della carenza dei controlli violano costantemente le leggi relative ai trasporti, alle assunzioni, ai bolli, ecc.;

se non è il caso di ordinare alle autorità locali una maggiore vigilanza sui fatti di cui in premessa, in particolare nei confronti della Scoge Sud, i cui veicoli sono stati addirittura ... fotografati in piena violazione di legge;

se, comunque, in situazione di mancanza di « trasparenza » sulle procedure di appalto non sia il caso di invitare la magistratura a far luce sui contratti relativi agli stanziamenti per la statale n. 63.

(4-07578)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione parlamentare in oggetto, sulla base di informazioni presso la Direzione Generale dell'ANAS, può riferirsi quanto segue.*

Relativamente ai lavori lungo la S.S. 63, l'unico subappaltatore meridionale è la S.CO.GE.SUD con sede in Petilia Policastro in provincia di Catanzaro.

Tale impresa ha assunto in subappalto dalla « Associazione Temporanea di Imprese ADANTI SOLAZZI — C.C.P.L. — SAPABA » non già i lavori di escavazione, ma solo il trasporto terre.

A carico del titolare dell'Impresa e della Società S.CO.GE.SUD non risultano procedimenti o provvedimenti per l'applicazione delle misure previste dalla legge 576/65 e successive modificazioni ed integrazioni, come risulta dalle certificazioni rilasciate dal Prefetto di Catanzaro datate 01.02.91 e 04.02.92.

Al Compartimento della Viabilità di Bologna non è pervenuta alcuna comunicazione da parte dell'Ispettorato del Lavoro competente né le Autorità destinatarie degli esposti FITA-CNA di Reggio Emilia hanno inviato alcuna comunicazione.

Si precisa, inoltre, che i lavori principali, e quindi anche quelli relativi ai subappalti, sono terminati il 30.07.1992.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

GORACCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.*
— Per sapere — premesso che:

nella città di Assisi da un decennio è irrisolto il problema degli interventi e del risanamento di una parte della città francescana colpita da movimento franoso che ha coinvolto residenze private ed edifici pubblici;

in questo decennio sono state effettuate spese che non hanno prodotto nulla di positivo. Ministero, Commissione superiore LLPP, Provveditorato alle OOPP, Amministrazione Comunale, regione, si sono rimbalzate le richieste di « gestione » dei fondi e le responsabilità;

è stato bandito un appalto-concorso (L. 730 28 ottobre 1986) per il risanamento del sottosuolo a cui avevano partecipato tre ditte ed era risultata vincitrice quella che indicava il costo più alto (quarantasei miliardi a fronte di uno stanziamento di dieci). Tutto è rimasto inspiegabilmente bloccato. Lo stesso stanziamento previsto non è più disponibile;

decine e decine di famiglie in un'area di molti ettari ad est della città, nel cuore della zona di espansione, dove una urbanizzazione e crescita regolata da continue varianti al piano regolatore, sono in condizioni precarie e molti cittadini vivono in situazioni di rischio —;

se non ritenga necessario fare immediatamente chiarezza sulla mancata assegnazione dei lavori.

se non ritenga più opportuno — e con effetto immediato — destinare i 10 miliardi della 730 al risanamento degli alloggi ancora utilizzabili ed all'abbattimento degli immobili che non è più economico recuperare, risarcendo i cittadini colpiti dalla calamita ai quali non sono andati nemmeno i contributi per il terremoto dell'aprile 1984, perché ritenuti incompatibili con i danni causati dalla frana.

(4-11653)

RISPOSTA. — Si fa riferimento alla interrogazione citata in oggetto, precisando quanto segue:

con decreto ministeriale lavori pubblici n. 2353 del 5.12.87, venne assegnata la somma di lire 10.000.000.000 per un primo stralcio dell'intervento di consolidamento e sistemazione del versante in frana denominato « Ivancich ». Tale assegnazione venne effettuata con i benefici della legge speciale n. 730.86, con prelievo dal fondo per la Protezione Civile, e assegnata sul cap. 9079 di nuova istituzione;

il comune di Assisi, che aveva all'uopo commissionato un progetto di massima degli interventi, già esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 13 del 21.02.85, richiese al Ministero

dei lavori pubblici, per il tramite del Provveditore per l'Umbria, la concessione per la progettazione esecutiva, direzione ed esecuzione dei lavori;

su tale richiesta, il Ministero dei lavori pubblici si esprime favorevolmente con lettera dell'11.03.88 n. 513;

sulla base di uno schema, favorevolmente esaminato dal C.T.A. del Provveditorato per l'Umbria, e trasmesso al comune di Assisi, fu stipulata la convenzione n. 2378 di rep. del 5.05.89.

Nelle pattuizioni della Convenzione predetta, il Provveditorato riservava a sé:

l'approvazione del progetto prescelto dalla Commissione Aggiudicatrice;

l'alta sorveglianza sui lavori.

Il comune di Assisi, secondo le indicazioni fornite dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, con voto precitato, aveva bandito una gara — appalto concorso ma con modalità di aggiudicazione perviste dall'articolo 24 lettera b) della legge 08.08.77 n. 584. Alla gara venivano invitate grandi imprese nazionali, specializzate nel tipo d'opera in esame, e, per la verifica delle offerte, lo stesso comune nominava un'apposita Commissione incaricata della scelta del progetto-offerta vincitore.

La predetta Commissione esaminava le offerte in diverse sedute, e, alla fine, presentava al comune le proprie determinazioni in merito alla scelta della impresa vincitrice. Il comune, approvando con Delibera C.C. n. 143 del 17.06.91, l'operato della Commissione, trasmetteva al Provveditorato alle OO.PP. per l'Umbria, con lettera n. 12301 in data 8.07.91, copia del progetto offerta prescelto.

Detto progetto con la relativa proposta di aggiudicazione veniva quindi sottoposto, per il preliminare parere, al comitato Tecnico Amministrativo.

Con voto n. 009, reso nella seduta del 31 gennaio 1992, il C.T.A. del Provveditorato alle OO.PP. per l'Umbria, formulando sostanziali dubbi e perplessità, in merito alla completezza delle motivazioni del giudizio

reso dalla Commissione Aggiudicatrice dell'appalto concorso per l'affidamento delle opere in oggetto, pur prendendo atto del già maturato giudizio per la proposta di aggiudicazione, richiedeva al comune di Assisi, quale Ente appaltante delle opere in esame, che il giudizio stesso fosse meglio giustificato dalla Commissione Aggiudicatrice, per quanto atteneva alla valutazione economica e di congruità dei prezzi del progetto prescelto. Detti prezzi di elenco apparivano, infatti, mediamente superiori di circa il 31,00 per cento a quelli generalmente applicati dal mercato locale per opere consimili (prezzi ANAS, Soc. Autostrade, ecc).

Il comune di Assisi, per dar seguito alle richieste formulate dal Provveditorato, ha convocato, per il giorno 22/05/1992 e successivamente per il 15.09.92, la Commissione aggiudicatrice senza, tuttavia, riuscire a riunirla mai « a collegio perfetto ». Tali riunioni venivano regolarmente verbalizzate.

Alcuni membri della Commissione aggiudicatrice, infatti, adducendo ragioni di varia natura, hanno comunicato al comune di Assisi di ritenere già assolta nei termini richiesti e pertanto conclusa ed esaurito l'incarico assunto in seno alla Commissione.

Stante il perdurare della improduttiva fase di valutazione per l'approvazione del progetto in esame e permanendo immutate le perplessità del Provveditorato in merito agli aspetti già evidenziati, non essendo stata soddisfatta alcuna richiesta, le risultanze delle predette sedute della Commissione aggiudicatrice inviate dal comune di Assisi sono state rimesse all'esame del C.T.A. presso il Provveditorato alle OO.PP. per l'Umbria che non ritenendo che sussistessero le condizioni per esprimere parere favorevole, ha ravvisato necessario l'esame nel merito da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tale consesso ha in corso l'esame del complesso problema ed esprimerà il suo avviso quanto prima.

Per quanto riguarda lo stanziamento della somma di lire 10.000.000.000 per i suddetti lavori, si fa presente che sui fondi presenti alla chiusura dell'esercizio finanziario 1992 può attivarsi la procedura per la reinscrizione in bilancio, non appena si sarà concluso

l'iter istruttorio per l'approvazione, che ne consente l'utilizzabilità.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

GRIPPO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il tratto autostradale della A3 nel tratto di collegamento dell'area metropolitana di Napoli ha visto aumentare in modo considerevole negli ultimi anni il traffico veicolare;

l'espandersi urbanistico delle cittadine servite dall'autostrada ha connotato tale arteria quale sorta di strada con funzione urbana;

in particolare l'autostrada svolge una funzione essenziale di collegamento tra Torre del Greco e Torre Annunziata, mancando strade alternative di scorrimento veloce;

dalla costruzione della via di comunicazione i caselli sono rimasti nella posizione originaria, collocazione non più rispondente alle esigenze di un'area fortemente antropizzata;

la mancanza di un secondo casello a Torre del Greco, in un bacino di utenza molto vasto, è causa di notevoli disagi al traffico veicolare costretto a servirsi dell'unico casello disponibile provocando file interminabili, inquinamento atmosferico ed acustico, difficoltà di accesso al nosocomio cittadino e, più in generale, un danno alle attività sociali ed economiche locali —:

quali provvedimenti intende assumere per risolvere la grave situazione indicata in premessa;

in particolare se intende accogliere la richiesta, risolutiva, avanzata dal comune di Torre del Greco che da più di dieci anni sollecita l'apertura di un nuovo casello autostradale in località Santa Maria La Bruna.
(4-11093)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il comune di Torre del Greco ha presentato nel 1982 un progetto per la realizzazione di una seconda uscita al Km. 15 in direzione Sud dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il progetto, approvato dall'ANAS con decreto n. 454 dell'8 luglio 1983, non è mai stato realizzato dal comune ed è stato, pertanto, successivamente compreso nell'elaborato progettuale redatto dalla Bonifica S.p.A. per conto della Società Autostrade Meridionali S.p.a. concessionaria dell'autostrada. Tale progetto prevede al Km. 15, lo svincolo autostradale con relativo casello in direzione Nord, e per Torre del Greco un altro svincolo al Km. 12 in sostituzione di quello esistente in Via G. Marconi.

Nel 1991, poiché le opere predette non risultavano realizzate, il comune di Torre del Greco ha riproposto un elaborato progettuale in forma ridotta, relativo alla seconda uscita al Km. 15.

L'elaborato medesimo non è stato ritenuto accettabile dalla Autostrade Meridionali S.p.A. in quanto il tracciato della pista di decelerazione appariva di lunghezza estremamente ridotta e quindi di limitata capacità di accumulo. Ciò avrebbe determinato un notevole volume di traffico, con code di automezzi sull'autostrada, in sito altamente pericoloso.

La Società concessionaria, pertanto, riproponeva la realizzazione del progetto originario presentato dal comune nel 1982 ed approvato anche dall'ANAS e riteneva che fosse da scartare, per problemi di sicurezza, il successivo progetto presentato dal comune.

Va evidenziato, tuttavia, che la concessione tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, scaduta di recente, non è stata rinnovata.

La questione, anzi, ha formato oggetto di impugnativa al tribunale amministrativo regionale che con delibere n. 411 e n. 412 del 16 febbraio 1993 ha sospeso, in attesa di pronunciarsi nel merito, il provvedimento con cui veniva risolto ogni rapporto concessorio con la Società Autostrade (che era stata designata medio tempore custode dell'autostrada).

Mi riservo di fornire alla S.V. Onorevole informazioni sugli ulteriori sviluppi della vicenda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

IODICE. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

l'autostrada A3/Napoli-Salerno nella tratta Napoli-Pompei, costruita nel 1928, registra un elevatissimo, costante flusso di traffico dovuto alla crescente edificazione nelle città interessate;

già negli anni '50-'60 veniva rappresentata dalle amministrazioni locali l'urgenza, almeno, di spostare e potenziare i caselli o di realizzare un secondo casello per la città di Torre del Greco;

questa città è, nei confronti dell'autostrada, particolarmente penalizzata in quanto la distanza tra il suo casello e quello di Torre Annunziata, di circa sette chilometri, è la più lunga della tratta Napoli-Pompei;

tutto questo traffico, per collegarsi all'autostrada, è costretto ad attraversare il centro urbano intasandolo quotidianamente e rendendo difficoltoso perfino il ricovero di persone all'ospedale perché ne vengono bloccate anche le vie di accesso (è successo già più volte che la corsa all'ospedale sia risultata inutile per colpa del traffico);

il territorio comunale è rimasto l'unico a non essere servito da una strada alternativa (c.d. anello alto vesuviano). Infatti la strada che circonda il Vesuvio si ferma esattamente ai confini del comune di Torre del Greco sia dal lato Ercolano che dal lato Tre Case e la provincia non riesce a procedere nel completamento dell'anello;

il territorio del comune è il più congestionato tra il Vesuvio ed il mare con l'ovvia conseguenza di avere scarse possibilità di realizzare arterie alternative (protezione dell'ambiente);

il sognato casello in zona Santa Maria La Bruna, trovandosi a circa metà del tratto Torre del Greco-Torre Annunziata, avrebbe la possibilità di liberare i due centri, e soprattutto quello di Torre del Greco, da buona parte del traffico da e per l'autostrada —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per la realizzazione del secondo casello di Torre del Greco anche al fine di evitare i gravi danni alla salute dei cittadini, provocati dall'elevato tasso di inquinamento acustico ed atmosferico e le gravi diseconomie indotte al tessuto produttivo locale attraversato da una sfavorevole congiuntura. (4-10858)

RISPOSTA. — In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, si comunica quanto segue.

Il comune di Torre del Greco ha presentato nel 1982 un progetto per la realizzazione di una seconda uscita al Km. 15 in direzione Sud dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il progetto, approvato dall'ANAS con decreto n. 454 dell'8 luglio 1983, non è mai stato realizzato dal comune ed è stato, pertanto, successivamente compreso nell'elaborato progettuale redatto dalla Bonifica S.p.A. per conto della Società Autostrade Meridionali S.p.A. concessionaria dell'autostrada. Tale progetto prevede al Km. 15, lo svincolo autostradale con relativo casello in direzione Nord, e per Torre del Greco un altro svincolo al Km. 12 in sostituzione di quello esistente in Via G. Marconi.

Nel 1991, poiché le opere predette non risultavano realizzate, il comune di Torre del Greco ha riproposto un elaborato progettuale in forma ridotta, relativo alla seconda uscita al Km. 15.

L'elaborato medesimo non è stato ritenuto accettabile dalla Autostrade Meridionali S.p.A. in quanto il tracciato della pista di decelerazione appariva di lunghezza estremamente ridotta e quindi di limitata capacità di accumulo. Ciò avrebbe determinato un notevole volume di traffico, con code di automezzi sull'autostrada, in sito altamente pericoloso.

La Società concessionaria, pertanto, riproponeva la realizzazione del progetto ori-

ginario presentato dal comune nel 1982 ed approvato anche dall'ANAS e riteneva che fosse da scartare, per problemi di sicurezza, il successivo progetto presentato dal comune.

Va evidenziato, tuttavia, che la concessione tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, scaduta di recente, non è stata rinnovata.

La questione, anzi, ha formato oggetto di impugnativa al tribunale amministrativo regionale che con delibere n. 411 e n. 412 del 16 febbraio 1993 ha sospeso, in attesa di pronunciarsi nel merito, il provvedimento con cui veniva risolto ogni rapporto concessorio con la Società Autostrade (che era stata designata medio tempore custode dell'autostrada).

Mi riservo di fornire alla S.V. Onorevole informazioni sugli ulteriori sviluppi della vicenda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

IODICE. — Al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che:

con decisione della Direzione provinciale del Tesoro di Napoli, in attuazione del decreto ministeriale del 18 febbraio 1993, viene trasferito dalla sede di via Marina (ex caserma Bianchini) alla sede di Parco San Paolo di Fuorigrotta circa il 40 per cento dei servizi « pensioni e stipendi dei dipendenti del Ministero della pubblica istruzione » —:

se non ritenga opportuno trasferire dalla sede di Parco San Paolo a quella di via Marina i servizi relativi alla divisione della Direzione provinciale (stipendi dei dipendenti degli altri ministeri), atteso che tale provvedimento risponderebbe a criteri di funzionalità e di economicità. (4-11802)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, con la quale si chiede il trasferimento di alcuni servizi della Direzione Provinciale del Tesoro di Napoli dalla sede di Parco San Paolo di Fuorigrotta a quella di via Marina.

Al riguardo, si fa presente, in via generale, che il decreto del presidente della Repubblica del 20 gennaio 1988 ha previsto, per le Direzioni Provinciali del Tesoro di Roma, Milano, Napoli e Torino una organizzazione in circoscrizioni territoriali.

L'iniziativa, finalizzata al perseguimento di una migliore qualità dei servizi mediante una più razionale organizzazione territoriale degli uffici, ha avuto una prima attuazione nella sede di Roma.

Sulla esperienza del decentramento operato nella menzionata sede, che ha dato risultati positivi, si è provveduto ad organizzare anche presso la sede di Napoli una struttura decentrata con due uffici circoscrizionali, con competenza sui territori del Comune e della Provincia di Napoli, ed una Divisione.

La nuova distribuzione sul territorio degli uffici è stata, poi, oggetto di protocolli d'intesa sottoscritti, in data 16 novembre 1992, dal Direttore provinciale del Tesoro di Napoli, con le Organizzazioni sindacali CGIL-CISL-UNSA e, separatamente, con CISNAL, DIRSTAT e CIDA-UNADIS.

A tali intese si è pervenuti dopo un'attenta valutazione delle esigenze dei cittadini, della immediata disponibilità di due stabili (la caserma Bianchini di proprietà demaniale, ed un edificio in via Cinthia di proprietà privata), della loro ricettività, di una più equa ripartizione del lavoro tra le due sedi, delle aspettative del personale in servizio non interessato a spostamenti ed, infine, della necessità di perseguire un miglioramento nella efficienza dei servizi, obiettivo primario dell'iniziativa.

Sono state, così, determinate le competenze territoriali degli uffici circoscrizionali, come stabilito con Decreto Ministeriale del 18 febbraio 1993, ed i seguenti carichi di lavoro:

Ufficio circoscrizionale con sede in Piazza Duca degli Abruzzi, carico di partite: pensioni 63.291; stipendi scuola 19.448.

Ufficio circoscrizionale con sede in via Cinthia, carico partite: pensioni 41.191; stipendi scuola 7.753.

Divisione con sede in via Cinthia: Carico di partite: stipendi Ministeri vari ed

altre spese fisse 15.478, — Cassa Depositi e Prestiti — Debito Pubblico — Entrate Tesoro e servizi alle dirette dipendenze del Direttore.

Non è sembrato opportuno, pertanto, concentrare nella sede della Caserma Bianchini, già sovraffollata e con taluni ambienti giudicati poco salubri dagli organi competenti, tutti i servizi attribuiti alla Divisione, che avrebbero determinato un eccessivo squilibrio dei carichi di lavoro e di personale tra le due sedi, con riflessi negativi anche sui livelli produttivi.

Va, infine, precisato che presso le due sedi circoscrizionali saranno attivati degli sportelli polivalenti, opportunamente informatizzati, per ovviare agli eventuali disagi degli amministrati.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: De Paoli.

LUCARELLI. — Al Ministro per i beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:

il cambio favorevole della nostra moneta fa prevedere un crescente afflusso di turisti stranieri nel nostro Paese:

ciò consente (e nello stesso tempo impone) di valorizzare finalmente il nostro immenso patrimonio culturale, che costituisce senz'altro il motivo più caratterizzante dell'offerta turistica italiana;

i prodromi di un consistente aumento di visitatori si sono registrati nei giorni delle recenti festività pasquali, quando — grazie anche all'apertura straordinaria — nei musei e nei siti archeologici si è verificato un incremento di presenze pari quasi al 50 per cento rispetto alla Pasqua dell'anno precedente;

tali benefici, però, non si sono potuti avvertire nella stessa misura nelle zone archeologiche più importanti della provincia di Napoli, dal momento che gli scavi di Pompei ed Ercolano sono rimasti chiusi al pubblico il 12 aprile per timore di un'invasione non controllabile di persone, mentre per i Campi Flegrei — malgrado gli

sforzi della Sovrintendenza competente — manca una gestione unitaria dei resti antiche e, di conseguenza, un'adeguata promozione —;

quale politica il Ministro intenda adottare per la salvaguardia e la valorizzazione dell'immenso patrimonio culturale della provincia di Napoli;

le cause della chiusura degli scavi di Pompei ed Ercolano nei giorni di Pasqua e se esse non fossero superabili attraverso la collaborazione delle autorità locali;

se ritenga di intraprendere iniziative, anche di carattere straordinario, per la tutela e la valorizzazione dei giacimenti culturali presenti nei Campi Flegrei.

(4-13209)

RISPOSTA. — Gli scavi di Pompei e di Ercolano, nel giorno di Pasqua, sono rimasti aperti al pubblico, proprio in linea con la politica culturale della Soprintendenza archeologica di Pompei, tesa alla massima valorizzazione del patrimonio archeologico di competenza ed alla massima diffusione della sua conoscenza.

Le aree archeologiche di competenza della predetta Soprintendenza restano aperte tutti i giorni e per l'intero arco della giornata, senza alcun riposo settimanale, durante tutto l'arco dell'anno, fatte salve le chiusure disposte dal Ministero.

Un discorso diverso è da fare per il Lunedì in Albis.

Tale giorno, infatti, è da sempre riservato alle tradizionali gite, nelle quali l'aspetto ludico è nettamente prevalente su quello culturale.

Questo atteggiamento lo si è dovuto constatare, purtroppo, anche a Pompei ed a Ercolano quando, negli scorsi anni, le aree archeologiche sono state tenute aperte. I Monumenti, infatti, sono stati letteralmente invasi da un numero enorme di visitatori che si sono dedicati più ad attività di pic-nic che di visita culturale, con danno dei luoghi.

È ovvio che l'area archeologica di Pompei ed Ercolano, tra le più prestigiose, ma anche tra le più delicate al mondo, non può essere

adibita a tali scopi, in quanto suscettibile di danni anche gravi ed irreparabili.

Per quanto concerne i Campi Flegrei sono in corso di attuazione numerose iniziative tendenti alla realizzazione di quel Parco archeologico e naturalistico che da più parti viene ormai indicato come l'unico obiettivo possibile per sottrarre i Campi Flegrei alle attuali condizioni di degrado ed all'aggressione della speculazione edilizia.

Si collocano infatti in quest'ottica i progetti di parco archeologico in corso di attuazione con la collaborazione della regione Campania (Progetto Kyme, relativo all'area della città bassa ed alla zona della necropoli e del porto della più antica colonia greca d'occidente; Parco archeologico del Lago d'Averno da estendersi anche, su richiesta della Soprintendenza archeologica di Napoli, al Monte Nuovo ed alla zona del Lago Lucrino che, nell'antichità, costituiva con l'Averno il complesso del Portus Julius; Parco archeologico della Via Campana, Via Celle e Via Antiniana in Pozzuoli, relativo al recupero del tracciato dell'antica Via Consolare Campana e della necropoli del suburbio orientale dell'antica Puteoli e, infine, il progetto di Parco archeologico di un tratto della stessa Via Consolare rinvenuto nel territorio di Quarto flegreo redatto dalla predetta Soprintendenza ed attualmente all'esame del comune di Quarto). Inoltre è in via di attuazione una rete museale dei Campi Flegrei che, partendo dal Castello di Baia, dov'è di imminente inaugurazione il primo nucleo del Museo del Castello di Baia destinato ad ospitare i materiali provenienti dal Sacello degli Augustali di Miseno e la ricca collezione dei gessi di Baia, si estenderà sino a Pozzuoli, dov'è prevista la realizzazione di un Museo nel complesso Toledo (per il quale è stato destinato al comune di Pozzuoli un finanziamento di 10 miliardi a valere sui fondi della L.R. 80/84) dove verranno ospitati i materiali archeologici sinora custoditi nel lapidario dell'Anfiteatro Flavio.

Un altro Museo dovrà infine sorgere sull'acropoli puteolana, nota come Rione Terra, destinato ad ospitare i materiali provenienti dagli scavi che la Soprintendenza archeologica di Napoli sta eseguendo al

Rione Terra preliminarmente all'attuazione del progetto di recupero del centro storico puteolano.

Infine si segnala il riallestimento, in corso, della sezione destinata a Cuma nel Museo Archeologico Nazionale.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

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

che con recente decreto il dottor Rosselli di 44 anni, ex segretario giudiziario e dal 1988 cancelliere, è stato nominato direttore generale presso la Presidenza del Consiglio;

che l'unico apparente titolo di merito del menzionato dottor Rosselli sembra essere, secondo quanto risulta all'interrogante, quello di far parte dell'entourage del ministro dell'interno Mancino, che infatti il dottor Rosselli segue costantemente —:

quali siano i titoli di merito personali e professionali del menzionato dottor Rosselli che ne hanno consentito l'importante incarico che egli assolve presso la Presidenza del Consiglio e quali in concreto le mansioni che gli sono state attribuite.

(4-13977)

RISPOSTA. — In relazione all'interrogazione indicata in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta:

Il dottor Vincenzo ROSELLI è stato nominato dirigente generale — livello di funzione C — nell'organico dei Consiglieri della Presidenza del Consiglio dei Ministri di cui alla tabella A della legge 23 agosto 1988, numero 400, con decreto del Presidente della Repubblica in data 2 ottobre 1991, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri del 2 agosto 1991.

Il predetto provvedimento è stato registrato alla Corte dei Conti il 21 ottobre 1991.

Il dottor Roselli ha conseguito la laurea in sociologia ed in pedagogia. Ha svolto lavori di ricerca socio-pedagogica nell'am-

bito del dipartimento di scienze dell'educazione dell'Università degli Studi di Roma « La Sapienza ».

È stato addetto a vari uffici della Presidenza del Consiglio dei Ministri ove ha prestato servizio dal 1979 quale funzionario comandato del Ministero di Grazia e Giustizia.

Fino al 1984 ha svolto la propria opera nell'ambito dell'Ufficio del Coordinamento Amministrativo, della Segreteria Tecnica della Commissione per la soppressione degli enti inutili, della Commissione per le provvidenze in favore dei deportati politici.

Successivamente ha prestato servizio presso il Dipartimento per i rapporti con il Parlamento, ove ha seguito, in particolare, i lavori parlamentari del Senato.

Dall'aprile 1992 svolge le funzioni di capo dell'ufficio della Cancelleria dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Maccanico.

MACERATINI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere: nei quadri il numero e le persone della Presidenza del Consiglio dei ministri che fruiscono dei permessi di accesso al centro storico di Roma e quali siano stati i criteri sin qui seguiti per l'assegnazione dei detti permessi;

quali, infine, le ragioni per cui taluni degli anzidetti permessi siano stati ritirati ad una parte dei funzionari della Presidenza del Consiglio dei ministri e se ciò risponda a criteri obiettivi o ad arbitrarie decisioni di qualcuno e a chi tali decisioni debbano essere fatte risalire. (4-14388)

RISPOSTA. — In relazione all'interrogazione indicata in oggetto, si fa presente quanto segue.

Il Comune di Roma, con ordinanza sindacale n. 1703 del 29 ottobre 1990, rilasciò per il biennio 1990-91 n. 110 permessi di accesso al Centro Storico, intestati alla Presidenza del Consiglio, da utilizzare per le autovetture private del personale dipendente

in conformità alle disposizioni del Segretario Generale, impartite con circolare del 25 ottobre 1990.

I predetti contrassegni furono distribuiti agli uffici e dipartimenti della Presidenza del Consiglio, aventi sede nel centro storico, in base a rigorosi criteri di funzionalità ed in proporzione al numero dei dipendenti in servizio.

La utilizzazione dei dischi da parte dei dipendenti (con esclusione di coloro che dispongono di auto di servizio) è stata ed è consentita nell'interesse dell'Ufficio di appartenenza che può anche disporre il ritiro e la riassegnazione ad altro dipendente in relazione alle mutevoli esigenze di servizio.

Nel caso di trasferimento ad altra sede o cessazione dalla posizione di comando dell'impiegato, il contrassegno viene ritirato ed assegnato ad altro dipendente nell'ambito dell'Ufficio o Dipartimento di appartenenza.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Maccanico.

MARENCO. — Ai Ministri dell'ambiente, della sanità e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

sull'argomento la presente interrogazione riprende le istanze raccolte in ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio Comunale di Campo Ligure nella riunione ordinaria del 19 giugno 1992;

la salvaguardia e la tutela della salute pubblica costituiscono nel contempo diritto primario ed insopprimibile di ogni individuo e dovere fondamentale e inderogabile di ogni istituzione;

il passaggio dell'Autostrada A26 in prossimità ed in aderenza del Centro abitato di Campo Ligure con conseguente traffico veicolare e camionistico molto intenso (che risulterà ulteriormente intensificato all'atto dell'apertura del Porto di Genova-Voltri) è fonte di inquinamento atmosferico e soprattutto acustico per gli abitanti;

effettivamente il continuo scorrimento del traffico veicolare e pesante origina un rumore persistente e fastidioso, tale da creare un senso di disagio e malessere negli abitanti in particolare a quelli a ridosso e in vicinanza dell'Autostrada;

ripetuti incidenti stradali sull'Autostrada hanno posto in evidenza il grave problema della sicurezza della viabilità minore interessata dall'attraversamento autostradale;

il tracciato autostradale che riguarda questo Comune comprende diversi scavalcamenti di strade comunali vicinali e intersiderali senza che si siano adottate adeguate misure di salvaguardia della pubblica incolumità, nel caso in cui incidenti o altro possano comportare cadute di oggetti, mezzi o manufatti nelle sedi stradali sottostanti;

la popolazione di Campo Ligure ha più volte manifestato il proprio disagio attraverso ripetute raccolte di firme che hanno interessato la maggior parte dei residenti nel Comune;

L'Amministrazione Comunale di Campo Ligure ha più volte fatto presente all'Autostrada Spa lo stato di pericolo esistente sia per quel che riguarda la caduta di oggetti sia per l'inquinamento atmosferico e acustico;

la Direzione del I tronco della Società Autostrade pur confermando più volte la propria disponibilità « consapevole del valore che rivestono gli aspetti ambientali ed ecologici » non ha ancora, ad oggi, promosso alcuna iniziativa in tale direzione;

la stessa Società ha già in diverse località provveduto a limitare i danni causati all'ambiente e agli individui frapponendo barriere di verde e barriere in metallo capaci di limitare il rumore (ad esempio a Rossiglione allo sbocco della galleria « Castello » in direzione Ovada) —;

se non ritenga che la Direzione della Autostrade Spa debba accogliere le legittime istanze della popolazione campese che trovano fondamento nel diritto alla

salute e nel diritto ad una qualità della vita più consona ai tempi attuali, diritto proprio di ogni individuo e di ogni collettività;

se risulti che la suddetta società non intenda adottare con urgenza misure di salvaguardia della salute pubblica e della pubblica incolumità attraverso l'installazione di apposite barriere antirumore e di apposite protezioni atte ad impedire la caduta di veicoli o cose sulle abitazioni e proprietà sottostanti. (4-03800)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto, si precisa quanto segue:*

Per l'attuale legislazione nazionale in materia di inquinamento acustico derivante dal traffico autostradale, non può essere attribuita alcuna responsabilità alla Società Autostrade che, quale concessionaria dell'ANAS per il tratto dell'A/26 in questione, realizza opere di pubblica utilità così come previsto negli appositi progetti approvati da questo Ministero.

Pertanto la Società Autostrade ha esclusivamente il dovere di provvedere alla corretta esecuzione tecnica ed alla accurata e puntuale manutenzione delle opere.

Non si intende certamente sottovalutare eventuali situazioni che rivelino un'obiettiva presenza di condizioni limite di inquinamento acustico generato dal traffico autostradale.

Ovviamente i problemi collaterali che di volta in volta si emergono, come quelli che riguardano l'inquinamento acustico, sono sottoposti ad approfonditi studi con un raffronto anche con la concessionaria, dai quali potranno sicuramente scaturire le possibili soluzioni, avuto riguardo ai pur complessi aspetti tecnici, ambientali economici ed urbanistici posti da tale inquinamento, specialmente nei centri abitati.

Per quanto concerne il problema della salvaguardia dei cittadini a fronte di possibili fuoriuscite di veicoli o cadute di oggetti dall'autostrada, si fa presente che è già in corso un programma di trasformazione inteso al miglioramento funzionale della rete in esercizio che, realizzata a suo tempo nel

rispetto delle norme che regolano il settore, si è poi rivelata insufficiente con il traffico attuale.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARENCO. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

gli abitanti del comune di Sori, attraversato dal viadotto dell'autostrada A-12 Genova-Livorno, denunciano da tempo un grave e persistente inquinamento acustico;

le autorità locali sono inidonee ad affrontare tale problema —:

quali iniziative si intendono prendere per favorire l'installazione di pannelli fonoassorbenti nel tratto autostradale sopraindicato. (4-04674)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione citata in oggetto, si premette quanto segue.*

Il problema della rumorosità nelle autostrade in Italia, non è stato ancora affrontato dal punto di vista legislativo, come risulta dal recente D.P.C.M. del 1.3.1991, in cui non vengono disciplinate le responsabilità e i compiti delle diverse parti in causa.

Le disposizioni di tale D.P.C.M. infatti, sono attualmente applicabili solo alle sorgenti fisse, mentre non sono delineate particolari indicazioni per il traffico stradale.

Va inoltre posto il problema se il lamentato inquinamento acustico della zona non sia prevalentemente riferibile ad inosservanza delle disposizioni limitative delle emissioni dei gas di scarico e dei rumori dei motori nonché ad ingiustificato uso dei segnali acustici degli autoveicoli.

Le iniziative da assumere, quindi più che in uno specifico caso, meritano un esame da affrontare in un più ampio contesto. In questo senso il Ministero dei lavori pubblici si sta attivando, al fine di determinare una specifica legislazione in materia di inquina-

mento acustico generato dalla rumorosità veicolare lungo le infrastrutture viarie nazionali.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARINO e CARCARINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

il comune di Torre del Greco da tempo ha rappresentato alla società Autostrade Meridionali (SAM) l'urgente ed improrogabile necessità di aprire un casello intermedio tra Torre del Greco e Torre Annunziata, lungo l'autostrada A3;

come è evidenziato nella stessa relazione inviata dal sindaco al prefetto di Napoli in data 25 gennaio 1993:

« 1) Torre del Greco è, nei confronti dell'autostrada, particolarmente penalizzata in quanto il tratto tra il casello di Torre del Greco e quello di Torre Annunziata è il più lungo di tutta la tratta Napoli-Pompei, misurando circa 7 chilometri. Ciò determina su entrambi i caselli, con maggiore incidenza per quello di Torre del Greco, una concentrazione di traffico particolarmente pesante perché il bacino di utenza è ovviamente più vasto;

2) tutto questo traffico, per collegarsi all'autostrada, è costretto ad attraversare il centro urbano intasandolo quotidianamente e rendendo difficoltoso perfino il ricovero di persone all'ospedale perché ne vengono bloccate anche le vie di accesso (è successo già più volte che la corsa all'ospedale sia risultata inutile per colpa del traffico);

3) il territorio comunale è rimasto l'unico a non essere servito da una strada alternativa (cosiddetto anello alto vesuviano). Infatti la strada che circonda il Vesuvio si ferma esattamente ai confini del comune di Torre del Greco sia dal lato Ercolano che dal lato Trecase e la provincia non riesce a procedere nel completamento dell'anello perché, a quanto pare, occorre tutelare l'ambiente (anche se a

scapito della vita dei cittadini); indubbiamente esisterà una soluzione in grado di contemperare le opposte esigenze;

4) sempre il territorio del comune è quello che risulta in assoluto il più compresso tra il Vesuvio ed il mare con l'ovvia conseguenza di avere scarse possibilità di realizzare arterie alternative (protezione dell'ambiente permettendo);

5) il sognato casello in zona Santa Maria La Bruna, trovandosi a circa metà del tratto Torre del Greco-Torre Annunziata, avrebbe la possibilità di liberare i due centri, e soprattutto quello di Torre del Greco, da buona parte del traffico da e per l'autostrada. Va da sé che, tra gli inconvenienti da eliminare e scaturenti dall'eccessivo traffico, mediante la realizzazione del casello in questione, vanno altresì annoverati:

a) danno economico per la popolazione costretta a subire incolonnamenti interminabili con aggravio dei consumi e dell'usura degli autoveicoli, perdite di tempo sottratto al lavoro, ecc;

b) inquinamento atmosferico ed acustico;

c) danni alla salute dei cittadini procurati sostanzialmente dallo stress da traffico »;

il danno economico indotto dalla situazione caotica del traffico incide anche sui settori dell'artigianato tipico Torrese (coralli, cammei, perle, ecc.), della ristorazione, della cantieristica navale, ecc;

le innumerevoli richieste alla SAM per ottenere un secondo casello a Torre del Greco, almeno in uscita per il traffico proveniente da Napoli, non hanno portato ad alcun risultato, in quanto la società non le ha ritenute degne di attenzione;

il malcontento per la mancata realizzazione del casello si è espresso ancora recentemente con blocchi stradali ed è sfociato in una serie di manifestazioni pubbliche di protesta —;

se non ritenga il Ministro dei lavori pubblici — di intesa con quello dei tra-

sporti — di intraprendere, sollecitare e promuovere le opportune iniziative perché sia data soluzione all'annoso problema facendo obbligo al concessionario di realizzare il secondo casello o almeno in occasione del rinnovo (o meno) della concessione per l'autostrada in argomento sia inserita nella convenzione una clausola che imponga al concessionario di provvedere con assoluta priorità alla realizzazione del casello *de quo*. (4-10981)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il comune di Torre del Greco ha presentato nel 1982 un progetto per la realizzazione di una seconda uscita al Km. 15 in direzione Sud dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il progetto, approvato dall'ANAS con decreto n. 454 dell'8 luglio 1983, non è mai stato realizzato dal comune ed è stato, pertanto, successivamente compreso nell'elaborato progettuale redatto dalla Bonifica S.p.A. per conto della Società Autostrade Meridionali S.p.A. concessionaria dell'autostrada. Tale progetto prevede al Km. 15, lo svincolo autostradale con relativo casello in direzione Nord, e per Torre del Greco un altro svincolo al Km. 12 in sostituzione di quello esistente in Via G. Marconi.

Nel 1991, poiché le opere predette non risultavano realizzate, il comune di Torre del Greco ha riproposto un elaborato progettuale in forma ridotta, relativo alla seconda uscita al Km. 15.

L'elaborato medesimo non è stato ritenuto accettabile dalla Autostrade Meridionali S.p.A. in quanto il tracciato della pista di decelerazione appariva di lunghezza estremamente ridotta e quindi di limitata capacità di accumulo. Ciò avrebbe determinato un notevole volume di traffico, con code di automezzi sull'autostrada, in sito altamente pericoloso.

La Società concessionaria, pertanto, riproponeva la realizzazione del progetto originario presentato dal comune nel 1982 ed approvato anche dall'ANAS e riteneva che fosse da scartare, per problemi di sicurezza, il successivo progetto presentato dal comune.

Va evidenziato, tuttavia, che la concessione tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, scaduta di recente, non è stata rinnovata.

La questione, anzi, ha formato oggetto di impugnativa al tribunale amministrativo regionale che con delibere n. 411 e n. 412 del 16 febbraio 1993 ha sospeso, in attesa di pronunciarsi nel merito, il provvedimento con cui veniva risolto ogni rapporto concessorio con la Società Autostrade (che era stata designata medio tempore custode dell'autostrada).

Mi riservo di fornire alla S.V. Onorevole informazioni sugli ulteriori sviluppi della vicenda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARTUCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

da molti anni è sentita l'esigenza di una diversa strutturazione dell'autostrada Napoli — Salerno, al fine di rendere più agevole il collegamento con i centri abitati dalla stessa serviti;

la città di Torre del Greco risulta particolarmente penalizzata in quanto il tratto tra il casello di Torre del Greco e quello di Torre Annunziata è eccessivamente lungo, con la conseguenza di una eccessiva concentrazione di traffico;

il suddetto traffico si riversa sul centro urbano di Torre del Greco, con intasamenti e problemi di inquinamento inevitabili;

il territorio comunale di Torre del Greco è rimasto l'unico a non essere servito da una strada alternativa;

l'attuale situazione crea disagi e danni economici, oltre che ambientali;

esiste un piano di ristrutturazione della società autostrade meridionali, in cui sarebbe ipotizzabile una soluzione, che non

può che essere l'apertura di un secondo casello a Torre del Greco;

più volte la cittadinanza e gli amministratori di Torre del Greco hanno esposto le loro ragioni, senza ottenere risposte adeguate;

ultimamente si sono verificati episodi di aspra contestazione, con turbative dell'ordine pubblico (blocchi stradali, manifestazioni della cittadinanza...) —

se non ritengano di dover urgentemente intervenire al fine di venire incontro alle esigenze legittime della comunità di Torre del Greco, attivandosi per l'apertura di un secondo casello. (4-11366)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il comune di Torre del Greco ha presentato nel 1982 un progetto per la realizzazione di una seconda uscita al Km. 15 in direzione Sud dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il progetto, approvato dall'ANAS con decreto n. 454 dell'8 luglio 1983, non è mai stato realizzato dal comune ed è stato, pertanto, successivamente compreso nell'elaborato progettuale redatto dalla Bonifica S.p.A. per conto della Società Autostrade Meridionali S.p.a. concessionaria dell'autostrada. Tale progetto prevede al Km. 15, lo svincolo autostradale con relativo casello in direzione Nord, e per Torre del Greco un altro svincolo al Km. 12 in sostituzione di quello esistente in Via G. Marconi.

Nel 1991, poiché le opere predette non risultavano realizzate, il comune di Torre del Greco ha riproposto un elaborato progettuale in forma ridotta, relativo alla seconda uscita al Km. 15.

L'elaborato medesimo non è stato ritenuto accettabile dalla Autostrade Meridionali S.p.A. in quanto il tracciato della pista di decelerazione appariva di lunghezza estremamente ridotta e quindi di limitata capacità di accumulo. Ciò avrebbe determinato un notevole volume di traffico, con code di automezzi sull'autostrada, in sito altamente pericoloso.

La Società concessionaria, pertanto, proponeva la realizzazione del progetto originario presentato dal comune nel 1982 ed approvato anche dall'ANAS e riteneva che fosse da scartare, per problemi di sicurezza, il successivo progetto presentato dal comune.

Va evidenziato, tuttavia, che la concessione tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, scaduta di recente, non è stata rinnovata.

La questione, anzi, ha formato oggetto di impugnativa al tribunale amministrativo regionale che con delibere n. 411 e n. 412 del 16 febbraio 1993 ha sospeso, in attesa di pronunciarsi nel merito, il provvedimento con cui veniva risolto ogni rapporto concessorio con la Società Autostrade (che era stata designata medio tempore custode dell'autostrada).

Mi riservo di fornire alla S.V. Onorevole informazioni sugli ulteriori sviluppi della vicenda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MELILLA, DI PIETRO e STANISCIA.
— *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

L'Ufficio Opere Marittime di Ancona ha dato mandato alla società TEI di effettuare uno studio del litorale di Pescara Porta Nuova al fine di costruire barriere sommerse per la protezione delle strutture balneari e della spiaggia;

l'intervento previsto riguarderebbe la costruzione di due barriere sommerse che non terrebbe conto della zona più a rischio (Piazzale Le Laudi — Viale Primo Vere) con un arenile che non supera i dieci metri e un pericolo incombente sia per gli stabilimenti che per le abitazioni —:

se non ritenga di verificare se le opere proposte dal suddetto studio siano compatibili con quanto prevede il Genio Civile di Pescara e con la presenza del Porto turistico. (4-11289)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, si precisa quanto segue: l'ufficio del Genio Civile per le opere marit-*

time di Ancona ha fatto eseguire dalla Soc. TEI di Milano uno specifico studio relativo alla individuazione delle tipologie di opere da realizzare nel tratto di litorale compreso fra il porto turistico « Marina di Pescara » e « Piazzale Le Laudi ».

Tale studio è finalizzato a pervenire ad una idonea progettazione delle opere di difesa della costa, con accertamento delle implicazioni derivanti dalla adozione delle differenti tipologie d'intervento sull'imboccatura del porto turistico sotto il profilo dell'interrimento e dell'agitazione, in riferimento anche delle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale di Pescara.

A conclusione dello studio ed in rapporto ai risultati acquisiti, la stessa Soc. TEI ha proposto una difesa parziale della zona più erosa, in attesa della naturale stabilizzazione dell'intero tratto di costa.

I risultati dello studio sono stati inviati alla regione Abruzzo — Servizio del Genio Civile di Pescara, che sulla base delle indicazioni derivanti dalla sperimentazione eseguita, potrà verificare la compatibilità tipologica ed operativa delle opere da realizzare con il contesto urbanistico del Porto turistico ed attivarne la fase di progettazione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MUNDO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

da oltre un anno la strada statale 92, per motivi di frane e smottamenti, è chiusa al traffico con gravi conseguenze per i comuni di Cerchiara e S. Lorenzo Bellizzi, che sono rimasti sostanzialmente isolati, in quanto l'unico accesso è consentito attraverso una strada interpoderale, sulla quale, però, non possono transitare mezzi pesanti, autotreni e pullmans;

l'ANAS ha impiegato più di un anno per stabilire se rendere agibile il vecchio tracciato o costruire una variante;

tale balletto non accenna a diminuire con prolungato e grave pregiudizio per le popolazioni interessate, alle quali le rispettive amministrazioni non hanno neppure

saputo dare una indicazione precisa o prospettare una soluzione atta a favorire la soluzione del problema —:

quali iniziative intende esperire, con l'urgenza che il caso richiede, per togliere dall'isolamento le citate comunità di Cerchiara e S. Lorenzo Bellizzi. (4-00583)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il progetto dei lavori urgenti per la riattivazione del traffico interrotto tra i Km. 7+800 e 11+000 della S.S. 92 è stato approvato dall'ANAS nell'adunanza del 16 giugno 1992 con voto 816.

Secondo notizie acquisite dal Compartimento ANAS di Catanzaro, non è stato possibile procedere all'appalto dei predetti lavori, in quanto la regione Calabria e gli enti territoriali competenti non hanno ancora espresso il parere di competenza.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MUNDO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

i comuni di Cerchiara di Calabria e S. Lorenzo Bellizzi sono isolati da circa 2 anni per lo smottamento che si è verificato sulla SS 92 che è l'unica strada di accesso;

sull'interruzione, che va dal km 7 800 al km 11 000, i lavori urgenti sono stati disposti, a termini abbreviati, sin dal 16 settembre 1992 senza che ancora siano iniziati, determinando altri ritardi incomprensibili;

il ripristino della vecchia sede comporta una spesa di circa 20 miliardi mentre nel 3° stralcio attuativo 1991-1993 del piano decennale per la stessa arteria è prevista una spesa di lire 30 miliardi, per cui resterebbe una disponibilità di circa 10 miliardi —:

se non ritenga utile impiegare la cifra residua di lire 10 miliardi per avviare il congiungimento della SS 92 (tratto cala-

brese) con la SS 92 tratto lucano in agro di Terranova del Pollino. (4-10174)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue:

A seguito di alcuni movimenti franosi interessanti il costone incombente sulla S.S. n. 92, è stato chiuso al traffico il tratto Statale compreso tra i Km. 10 e 11. Per tali motivi, l'ANAS ha affidato apposito incarico di consulenza al professore Castellano al fine di individuare una rapida e migliore soluzione rivolta a ristabilire continuità lungo la suddetta Statale.

Il professore Castellano, dagli studi effettuati, ha proposto la riattivazione dell'attuale sede mediante una serie di interventi consistenti nel consolidamento e sistemazione delle zone interessate dai citati movimenti franosi. Il Compartimento di Catanzaro, sulla base degli elementi forniti dal citato consulente, ha redatto un progetto finalizzato alla riattivazione del traffico interrotto per frana tra i Km. 7+800 e 11+000.

Su tale progetto si sono espressi sia il comune di Cerchiara sia la regione Calabria ai sensi e per gli effetti degli articoli 81 e 83 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77. Sono stati richiesti, inoltre, dal suddetto Compartimento, sia alla Soprintendenza ai Beni Ambientali, Archeologici, Artistici e Storici della Calabria sia al Ministero dell'Ambiente, rispettivamente con note n. 2626 in data 31.1.92 e n. 5709 in data 28.2.92, i rispettivi pareri di competenza.

Tuttavia, il parere espresso dalla giunta regionale era viziato dal fatto che venivano riportati oggetti diversi nel titolo e nel contesto della delibera. Pertanto, il Compartimento di Catanzaro ha richiesto una rettifica della stessa che però, allo stato attuale, non è ancora pervenuta.

Il progetto in parola è stato favorevolmente esaminato dal Consiglio d'amministrazione ANAS nella seduta del 16.6.1992 con voto n. 816. Tale consesso, attesa l'urgenza che i lavori di cui trattasi rivestono, ha espresso altresì parere che l'affidamento degli stessi debba provvedersi mediante licitazione privata a termini abbreviati con procedura accelerata.

L'attuazione del procedimento previsto dagli articoli 81/83 del decreto del Presidente della Repubblica 616 (intesa Stato e regione) condiziona l'esecuzione dell'intervento.

Per quanto riguarda invece la realizzazione di una eventuale variante all'attuale sede — pur apprezzabile nel quadro di un efficiente ammodernamento dell'itinerario — come peraltro indicato dal professore Castellano e condiviso dall'ANAS, non appare al momento perseguibile alla luce dell'eccessiva onerosità dell'intervento medesimo, incompatibile con le attuali carenti disponibilità finanziarie.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

NUCCIO. — Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

la distilleria Bertolino Snc, che da anni è ritenuta responsabile dell'inquinamento del fiume Nocella, in provincia di Palermo, e del tratto di costa alla foce dello stesso fiume, è stata fatta oggetto, alcune settimane fa, di un provvedimento di sequestro degli impianti di depurazione e scarico, con la conseguente apposizione di sigilli, da parte dei giudici per le indagini preliminari dottor Viola e Caputo, della pretura di Palermo;

la misura restrittiva è stata motivata dall'evidente stato di irregolarità degli impianti e dall'accertata inosservanza delle norme dettate dalla legge n. 319 del 1976, con grave pregiudizio per la qualità delle acque, nell'ambiente circostante, e della salute dei cittadini;

a seguito di ricorso della ditta interessata contro tale provvedimento, il tribunale della libertà ha emesso di recente sentenza di dissequestro di parte delle attrezzature bloccate con motivazioni che, pur riconoscendo la sussistenza dell'illecito commesso e delle condizioni per l'intervento restrittivo dei magistrati Viola e Caputo, indicano nell'imminente vendemmia e necessità di trasformazione dei prodotti viti-vinicoli (di cui la distilleria Bertolini è l'unico terminale per la Sicilia) le

pressanti condizioni-sociali che depongono a favore della riattivazione dello stabilimento;

le ragioni così esposte, per la riconsegna di parte dei beni sequestrati alla proprietà, appaiono improprie giacché esulano da quelle istanze di rispetto della dignità umana e salvaguardia dei diritti della persona, su cui il tribunale della libertà è generalmente chiamato a pronunciarsi, ed implicano il computo di un danno economico che andrebbe confrontato con i costi dell'inquinamento e che, in ogni caso, non compete a tale istituzione —

se non ritenga di intervenire per appurare la regolarità delle procedure poste in essere e l'assenza di eventuali pressioni sui giudici del tribunale della libertà, visto che il settore della trasformazione vitivinicola in Sicilia si è, in passato, dimostrato permeabile agli investimenti e alle infiltrazioni della criminalità organizzata. (4-05348)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.*

In ordine allo scarico di reflui ad opera della distilleria BERTOLINO di Partinico, la procura della Repubblica presso la pretura di Palermo ha riferito che, effettivamente, nel luglio 1992 è stato emesso da tale ufficio un decreto di sequestro preventivo, parzialmente revocato dal tribunale della Libertà con ordinanza del 1° settembre 1992, gravata di ricorso per cassazione.

Successivamente, accertati nuovi episodi di inquinamento del suolo e delle acque e ravvisati nei fatti gli estremi del reato di cui all'articolo 21 co. 3° L. n. 319/76, veniva richiesto dalla procura della Repubblica e disposto dal G.I.P. di Palermo con decreto 19 settembre 1992, nuovo sequestro preventivo confermato dal tribunale della Libertà con ordinanza del 9 ottobre 1992.

Si aggiunge che in data 25 settembre 1992 il sindaco di Partinico ha emesso ai sensi dell'articolo 38 L. 142/90 un provvedimento urgente, ampiamente motivato, col quale la Distilleria Bertolino veniva autorizzata fino al 31 ottobre 1992 a scaricare i

reflui della lavorazione delle vinacce, direttamente nella fognatura comunale.

L'autorizzazione risulta subordinata al rispetto di specifiche condizioni e prescrizioni, con previsione dell'eventuale revoca di essa in caso di accertamento di anomalie del depuratore tali da compromettere l'accettabilità dello scarico sotto il profilo igienico sanitario.

Sulla base degli acquisiti elementi di valutazione devono essere infine escluse sia irregolarità nella conduzione del procedimento penale, sia indebite interferenze o pressioni sull'operato dei magistrati di Palermo.

Il Ministro di grazia e giustizia:
Conso.

PARLATO. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

con l'interrogazione n. 4-16248 del 24 ottobre 1989 l'interrogante evidenziava, chiedendo chiarimenti, quanto era stato denunciato dalla CISNAL in ordine ad aspetti gestionali assai discutibili della società Autostrade relativamente alla Napoli-Salerno: un camion che nel giugno di quell'anno, pur dopo aver attraversato indenne il casello di ingresso, andava ad urtare la spalletta del cavalcavia sito all'altezza di San Giorgio a Cremano, capovolgendosi per la differenza del piano viabile in quel punto;

con nota 5 dicembre 1991 il ministro dei lavori pubblici rispondeva alla interrogazione ma non svelava il mistero: da un lato infatti precisava che l'altezza libera dell'intradosso era di metri 4,32 e non di metri 4,20, dimenticando di precisare perché all'ingresso del casello il camion era liberamente passato, dall'altro affermando che, dopo un anno e mezzo, erano ancora in corso gli accertamenti sull'inchiesta ed infine dichiarando che le metodologie per il rifacimento del manto stradale — in genere, ma non precisava se anche nel caso particolare — escludevano alterazioni della quota del piano viabile esistente;

nel permanere del « mistero » la stampa napoletana ha riportato la notizia il 22 agosto scorso che un altro camion (il primo trasportava un *container*, questo una pala meccanica) era andato ad urtare su un cavalcavia (il primo all'altezza di San Giorgio, questo all'altezza di Portici) con pericoli enormi per l'incolumità degli altri utenti, stante la caduta della pala —:

se siano state finalmente accertate e quando le cause del primo incidente;

quali siano le cause del secondo incidente;

come voglia intervenire per colpire duramente, a questo punto, le evidenti responsabilità della società Autostrade che con i suoi comportamenti omisivi od attivi mette a repentaglio la vita degli utenti della Napoli-Salerno, senza che si sappia nemmeno come ciò possa verificarsi.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-28926 del 6 novembre 1991.

(4-01969)

PARLATO. — Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per conoscere — premesso che:

l'interrogante il 24 ottobre 1989, a seguito di una denuncia della CISNAL che aveva posto in luce come sull'autostrada Napoli-Pompei un camion che trasportava un *container* attraversato il casello di ingresso, aveva urtato contro la spalletta del cavalcavia alla altezza di S. Giorgio a Cremano, capovolgendosi per la differenza di altezza del piano viabile in quel punto, produceva l'atto ispettivo n. 4-16248; il 5 dicembre 1991 rispondeva all'interrogante il Ministro dei lavori pubblici affermando che (dopo un anno e mezzo l'incidente essendo avvenuto nel giugno 1989) le indagini erano ancora in corso, comunque l'altezza libera all'intradosso era di metri 4,32 e non di metri 4,20 e che le modalità di effettuazione dei lavori di manutenzione e rifacimento del manto stradale, esclude-

vano che potesse essere stata mai alterata l'altezza del piano viabile;

non precisava il Ministro come avesse potuto il camion attraversare indenne l'ingresso del casello;

il 22 agosto 1992 si verificava però analogo incidente ad un camion che trasportava questa volta una pala meccanica, all'altezza del casello di Portici;

il 6 novembre 1991 l'interrogante con atto ispettivo n. 4-28926 chiedeva conto anche delle cause e delle responsabilità di questo secondo incidente, nel corso del quale la pala meccanica era caduta dal camion sulla sede stradale, anche questa volta fortunatamente e fortunatamente senza danni alle persone, nonostante la nota intensità del traffico autostradale;

nessun riscontro perveniva al suddetto atto ispettivo;

l'interrogante il 17 giugno 1992, riproponeva detta interrogazione al n. 4-01969;

nessun riscontro perveniva nemmeno a questo atto ispettivo;

il 5 agosto 1992 un autocarro che trasportava un *container*, passato indenne il casello di ingresso, urtava il cavalcavia posto poco dopo il casello di Portici: il *container* cadeva sulla sede stradale schiacciando una « Dedra » in fase di sorpasso uccidendo una donna e ferendo gravemente il marito, mentre aveva luogo un tamponamento a catena e bloccandosi il traffico per ore ed ore —:

se si possano finalmente conoscere le cause e le responsabilità — gravissime — del primo come del secondo incidente, come del terzo dianzi descritti e, quali che siano persino le cause e le responsabilità, con quali garanzie almeno di sicurezza l'utenza — dopo essere stata scippata del costo di un oneroso biglietto — possa percorrere l'arteria autostradale in parola, visto che essa è comunque strettissima, priva di controlli, con segnaletica carente, con manto stradale a pezzi, degradata, sporca e soprattutto senza alternative possibili visto che il

traffico attraverso i comuni latitanti è bloccato dalla spaventosa intensità e dalla anarchia di amministratori che nemmeno il suo scorrimento sono in grado di garantire, certi come sono della impunità — come per la Società Autostrade — assicurata da chi dovrebbe su essi vigilare e pretendere quei comportamenti doverosi al servizio dell'utenza, divenuti una chimera visto quel che accade sull'autostrada in questione e sulle presunte « alternative » stradali. (4-04907)

RISPOSTA. — *In riferimento alle interrogazioni in oggetto indicate si rende noto che gli incidenti stradali menzionati si riferiscono a transiti di automezzi eccedenti i mt. 4,00 di altezza.*

L'ANAS ha riferito che i proprietari degli automezzi non svolsero presso la Società concessionaria la prescritta pratica per transiti eccezionali, escludendo in tal modo la possibilità di controllo del percorso, relativamente alla sagoma di ingombro.

Gli intradossi dei cavalcavia contro i quali si sono verificati gli urti dei carichi trasportati (containers e pala meccanica) sono esattamente mt. 4.32 e 4.30 dal piano stradale.

I caselli dell'autostrada Napoli-Salerno consentono ovviamente i passaggi superiori a mt. 4.00 ed addirittura fino a mt. 5.00.

Nell'ambito di tali variazioni di altezza si verifica la necessità di instaurare la pratica per transiti eccezionali e quindi verificare se il transito può essere autorizzato, in relazione al percorso, oppure negato.

Le altezze libere dei cavalcavia autostradali sono comunque restate invariate dall'epoca della costruzione, in quanto i lavori di manutenzione del manto autostradale sono sempre, ed in qualsiasi tratto, effettuati mediante scarificazione del manto preesistente.

Si fa infine presente che agli ingressi di ogni casello autostradale sono installati cartelli segnalatori di divieto di ingresso o transiti in autostrada agli automezzi con carico o sagoma superiori ai 4.00 metri di altezza.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PARLATO. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per conoscere — premesso che:

a seguito di vivissime proteste dell'utenza, di articoli di stampa, di interventi di parlamentari, non venne introdotto con l'orario estivo del mese di maggio il sovrapprezzo per « prestazioni speciali » sui treni intercity ETR 450 (pendolino) in servizio sulla Roma-Napoli;

inopinatamente, giacché le iniziative di costringere l'utenza ad ingollare un indesiderato *snack* al prezzo di lire 7.500 aveva coperto di ridicolo l'amministrazione delle FF.SS. — con l'orario invernale è stato introdotto l'assurdo balzello, particolarmente iniquo nei confronti dei lavoratori pendolari che già si sobbarcano oltre che un incredibile disagio fisico, il costo esorbitante (stanti gli evidenti motivi sociali che dovrebbero suggerire tariffe davvero agevolate in uno Stato che si proclama, senza esserlo affatto, « sociale ») del pagamento di un abbonamento di lire 250.000;

tanto insostenibile è la spesa aggiuntiva ed obbligatoria delle « prestazioni speciali » non richiesta e non voluta ma obbligatoria che molti pendolari, non esistendo alternative valide a tale viaggio nell'ampia fascia compresa tra le 16 e le 19, sono costretti a rifiutarle, non effettuando il relativo pagamento e preferendo, loro malgrado, di sottoporsi agli umilianti verbali (atto 403) elevati nei loro confronti dal personale viaggiante delle FF.SS.;

in data 25 settembre 1989 il comitato (se ne è addirittura costituito uno a dimostrazione ulteriore di quale sfascio caratterizzi per l'utenza la gestione del servizio ferroviario!) ha inviato all'ufficio produzione del compartimento di Napoli un esposto con il quale viene chiesta l'abolizione del sovrapprezzo (almeno per gli abbonati pendolari dei treni ETR 450 delle 07,55 da Napoli a Roma, con partenza dalla stazione di Mergellina e di quello delle 17,15 da Roma per Napoli P.G.);

in data 2 ottobre 1989 l'esposto a firma del comitato (costituito per lo più da

impiegati, funzionari ministeriali, magistrati) è stato inviato anche al commissario straordinario ed al direttore generale delle FF.SS. e dal 1° novembre scorso sembra sia stato accolto, come gli interroganti da mesi e mesi avevano richiesto avvenisse —:

in che cosa consiste esattamente la modestissima « piccola colazione » imposta ai passeggeri; quanto ciascuna « porzione » costi all'amministrazione delle FF.SS.; chi siano le ditte fornitrici e secondo quali gare, pubbliche e trasparenti, si siano aggiudicate l'appalto e perché siano state scelte esse rispetto ad altre offerte che ci si augura siano state formulate;

quanto alla bevanda obbligatoria nella corsa pomeridiana da Roma, quali esse siano, quanto ciascuna bevanda costi all'amministrazione delle FF.SS., chi siano le ditte fornitrici e secondo quali gare, pubbliche e trasparenti, si siano aggiudicate l'appalto e perché proprio esse rispetto ad altre offerte che ci si augura siano state formulate;

quanto ai giornali contemporaneamente imposti, di quali testate si tratti, perché siano state scelte quelle e non altre, chi le fornisca e secondo quali gare, pubbliche e trasparenti, si siano aggiudicato l'appalto e perché proprio esse rispetto ad altre offerte che ci si augura siano state formulate;

se risulti che nonostante il tentativo di imporre un supplemento obbligatorio per prestazioni speciali, la prestazione principale ordinaria e principale e cioè quella oraria, di cui al contratto di trasporto stipulato dai viaggiatori, viene costantemente violata dall'azienda che non è capace di far giungere mai i treni in orario, rendendo il supplemento indegno per un servizio di trasporto già carente oltre misura e tuttavia strapagato stante la entità delle tariffe ordinarie applicate.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-16521 dell'8 novembre 1989.

(4-13944)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che la « piccola colazione », che veniva servita a bordo dei treni ETR 450 sulla tratta Roma-Napoli e viceversa nel periodo 88/89, era offerta su vassoio usa e getta ed era così composta:*

confettura ai vari gusti in vasetto di vetro;

miele in vasetto;

burro formato hotel gr. 15;

macedonia o ananas o frutta fresca o sciropata;

fette biscottate in confezione;

croissant dolce;

croissant salato;

pane all'olio;

tovagliolo di stoffa e posate di metallo a rendere;

bustina di zucchero e salviettina profumata.

Con carrello inoltre venivano servite bevande calde (caffè, the, caffelatte), bevande fredde, spremute d'agrumi.

All'Ente ferrovie dello Stato ogni colazione veniva a costare lire 16.300 + IVA.

Le Società fornitrici del servizio di ristorazione a bordo dei treni erano, dal 1° marzo 1989 e fino al 31 dicembre 1989 (prorogato al 28 febbraio 1990 data in cui è subentrata la ditta Agape, risultata nuova affidataria dei servizi di ristorazione dopo l'espletamento della relativa trattativa privata plurima):

la RISTOFER S.p.A., controllata dalla Compagnia CICLT, per la ristorazione sulle carrozze ristorante, su parte dei treni ETR 450 (in ragione di n. 6) e per il servizio di Minibar (carrelli);

*la SERFER S.r.l., controllata dalla GE-
MEAZ, per la ristorazione sulle carrozze
Self-service e sulla rimanente parte dei treni
ETR 450 (n.5).*

I servizi di ristorazione a bordo dei treni sono stati espletati fino al 28 febbraio 1989 dalla CICLT ad eccezione dei servizi sugli ETR 450, parte dei quali erano gestiti dalla Soc. GEMEAZ.

Le Società RISTOFER e SERFER risultarono aggiudicatrici dei servizi di ristorazione dal 1° marzo 1989 per le migliori offerte presentate a seguito di regolare gara alla quale erano state invitate varie Società specializzate nel settore della ristorazione collettiva.

Per quanto concerne le bevande servite di pomeriggio sull'ETR 450 n. 503, esse erano incluse nel prezzo dello « snack semplice » (che offriva pasticceria, panino all'olio al prosciutto, tramezzino ai vari gusti, gelatina di frutta, confetteria) e non era obbligatorio per il cliente servirsene.

Il suddetto « snack » costava globalmente all'Ente lire 6.750 + IVA ed era gestito dalle stesse Ditte responsabili della ristorazione.

Per quanto riguarda i giornali, le testate erano state scelte, di massima, tenuto presente il criterio della diffusione dei giornali medesimi nonché le esigenze che la clientela manifestava.

Si precisa che dal 1° marzo 1990 i servizi sono gestiti dalla Soc. Agape di Milano, risultata aggiudicataria a seguito di apposita trattativa.

Si fa presente inoltre che dall'orario estivo 28 maggio 1989, in relazione alle esigenze degli utenti « pendolari », per la tratta Roma-Napoli, effettuata con ETR 450, non è stato più previsto alcun tipo di prestazione accessoria né alcun tipo di pagamento aggiuntivo.

Attualmente, con l'orario estivo 23 maggio 1993, tale tratta viene servita da 2 coppie di ETR 450 senza servizi accessori e senza pagamenti aggiuntivi:

1) ETR 450 513/516 Roma-Napoli e viceversa;

2) ETR 450 514/515 Roma-Reggio Calabria e viceversa.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

PARLATO. — *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali. — Per conoscere — premesso che:*

in un recentissimo convegno promosso a Napoli dal « Circolo della Contea » sulle possibili vie di uscita del centro storico dal degrado, dalla speculazione e dalla « deportazione » di quanti vi risiedono, è stato proposto il suo inserimento nel patrimonio mondiale censito dall'UNESCO;

in effetti, al di là di estemporanee iniziative come quella pur assolutamente meritoria quale « Monumenti porte aperte » il cui successo è stato straordinario, al di là di gravi episodi di abusivismo, al di là di tentati, continui attacchi speculativi, al di là ancora di una carenza di adeguati strumenti urbanistici per tutelarli e valorizzarli, il centro storico di Napoli è un « unicum » di eccezionale valore: nei suoi 3000 anni di storia si sono sedimentati e stratificati mille tra monumenti, chiese, palazzi, che vanno dall'epoca greco-romana a quella medioevale, rinascimentale, barocca e moderna, in una grande coerenza storica, artistica, architettonica ed urbanistica che, come ricchezza complessiva, non ha davvero, forse, uguali al mondo anche per come il centro storico è ancora assolutamente vivo — nonostante il degrado e le « deportazioni » degli anni '80 — di residenze umane e di insediamenti universitari e produttivi, da quelli commerciali a quelli di servizio, artigianali e persino industriali;

del resto altri centri storici, senz'altro minori, rientrano nel patrimonio mondiale censito dall'UNESCO e l'inserimento nel quale da un lato garantisce maggiore attenzione da parte dello Stato e l'avvio di una vera politica di tutela, dall'altro consente di suscitare la sensibilità e la solidarietà internazionale per la salvaguardia, anche mercè eventuale sostegno finanziario, dell'eccezionale complesso che costituisce una tra le maggiori « risorse » napoletane non solo in termini di memoria storica ma anche quale polo di aggregazione turistico-culturale —;

se il Governo intenda mettere in cantiere — allestendo da subito la documentazione di supporto con la raccolta di

tutti gli elementi descrittivi ed indicativi dello straordinario ed eccezionale complesso urbanistico-napoletano — la richiesta di inserimento del centro storico di Napoli nel patrimonio mondiale — censito dall'UNESCO — della umanità. (4-14224)

RISPOSTA. — *Per un'efficace tutela del centro storico di Napoli, oltre alle iniziative quali « Monumenti porte aperte » e l'inserimento nel patrimonio monumentale censito dall'UNESCO, per il quale questo Ministero in ogni caso provvederà, contano fondamentalmente le azioni continue di tutela cui la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli si sforza di dare la necessaria continuità.*

Per citare solo l'ultima di tali iniziative si segnala la chiusura al traffico di alcune tra le più importanti piazze del centro storico quali piazza S. Domenico Maggiore, San Martino, il Sagrato di S. Chiara ed altre in corso. Tale provvedimento è stato attuato con ordinanza di sequestro giudiziario della Magistratura.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

PETROCELLI, MELILLA e IMPEGNO. — *Ai Ministri dei trasporti, della difesa, per il coordinamento della protezione civile, del turismo e spettacolo e delle poste e telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:*

la tratta Sulmona-Carpinone, facente parte della trasversale Napoli-Pescara, è stata a suo tempo inclusa nelle linee ferroviarie di interesse strategico per la difesa nazionale;

a seguito del terremoto del 7 e 11 maggio 1984 il Ministro della protezione civile considerò il tratto ferroviario coincidente con le aree montane dell'Alto Molise essenziale ai fini degli interventi di emergenza invernale o a seguito di eventuali calamità naturali;

il Ministro dei trasporti nel 1985 stralciò dai rami secchi da sopprimere, la tratta Sulmona-Carpinone ritenendola necessaria per il collegamento e la valoriz-

zazione delle aree del Parco dell'Alto Molise, del Parco Nazionale d'Abruzzo e di altre zone protette, aree archeologiche e paesaggisticamente di notevole rilevanza;

i treni 995-996-997-998, operanti nelle relazioni tra Pescara e Napoli, via Sulmona Castel di S.-Isernia, permettono lo scambio della corrispondenza dall'Abruzzo per il Molise e la Campania e viceversa. Sulla stessa linea i treni che percorrono la tratta Sulmona-Castel di S.-Carpinone sono utilizzati per l'avvio ed il ritiro di tutta la corrispondenza diretta agli uffici dell'alto sangro e del Parco Nazionale d'Abruzzo. Analogamente la linea Campobasso-Termini Imerese permette che tutta la corrispondenza in arrivo ed in partenza dal capoluogo molisano e diretta per le regioni della dorsale adriatica e del nord Italia venga avviata con i treni a lungo percorso che trovano coincidenza presso lo scalo di Termini Imerese. La stessa linea, inoltre, è utilizzata negli scali di Larino e Casacalenda per i raccordi con molti uffici della provincia di Campobasso. L'eventuale soppressione delle predette linee (Sulmona-Carpinone e Campobasso-Termini Imerese) e dei treni diretti PE-NA comporterebbe la necessità da parte dell'Amministrazione Postale di attivare degli appositi collegamenti su gomma in sostituzione da affidare a privati oppure gestire direttamente con ulteriori aggravii sul deficit di bilancio —:

se non ritengano, ognuno per la propria competenza, di dover concordare con le regioni interessate (Campania, Molise, Abruzzo) i tempi e i modi per riprendere i lavori relativi alla velocizzazione della linea Pescara-Napoli, come condizione per potenziare subito i servizi merci, passeggeri, postali e turistici basilari alla ripresa economica delle aree interne e al riassetto territoriale complessivo. (4-10873)

RISPOSTA. — *Si risponde anche a nome del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni.*

Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che, a partire dall'orario invernale 1993-94, i treni 995-996-997-998, che operano sulla

relazione di estremità Pescara-Napoli, verranno soppressi a causa della loro scarsa frequentazione; tuttavia le ferrovie dello Stato hanno riservato una particolare attenzione all'impostazione dell'orario degli altri treni della medesima tratta, dichiarandosi comunque disponibili a riesaminare nel prossimo futuro l'intera offerta.

Per quanto riguarda, invece, l'ipotesi di soppressione delle Linee ferroviarie Sulmona-Carpinone e Campobasso-Teroli si assicura che entro l'anno 1993 non è previsto alcun provvedimento di chiusura all'esercizio.

Nel contempo si conferma però che il piano di impresa delle ferrovie dello Stato S.p.A. prevede una razionalizzazione dell'offerta sull'intera rete nazionale, a partire dall'orario che andrà in vigore nel mese di maggio 1994, previ accordi con le regioni sull'assetto complessivo dei servizi di trasporto locale sia su ferro che su gomma.

Il parametro di riferimento sarà rappresentato dal rapporto costi/introiti e presumibilmente, in base agli elementi a tutt'oggi disponibili, le tratte Sulmona-Carpinone e Campobasso-Teroli dovrebbero rientrare entro quelle oggetto di attento esame da parte delle ferrovie dello Stato S.p.A., risultando i relativi costi, rispettivamente, 18 e 32 volte superiori ai ricavi.

Risulta indispensabile quindi che le regioni e gli enti locali interessati contribuiscano fattivamente alla razionalizzazione dei servizi di trasporto locale sia per raggiungere l'equilibrio del citato rapporto costi/ricavi, sia per favorire, con la realizzazione di interscambi auto-treno, una opportuna politica tariffaria, che offra un servizio integrato di qualità a costi contenuti.

Infine, il Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni fa presente che sulle Linee ferroviarie Campobasso-Teroli e Sulmona-Carpinone, il servizio postale risulta effettivamente limitato mentre potrebbe essere più rapido e funzionale se venisse effettuato tramite vettori su gomma.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

POLI BORTONE. — Ai Ministri dell'interno, del tesoro, delle finanze, del bilancio e

programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per sapere — premesso:

che la crisi, cioè l'assenza di Governo, alla regione Puglia è ormai al quinto mese;

che tale situazione di paralisi costa, secondo stime, approssimate per difetto, circa 420 milioni al giorno, cioè 150 miliardi l'anno, oltre 56 miliardi dall'8 maggio ad oggi;

che alle cifre precedenti bisogna aggiungere i 500 o 1.000 miliardi degli « enti strumentali », primo fra tutti l'ERSAP;

che la mancata presentazione dei programmi determina la revoca degli stanziamenti erogati e dunque la perdita di altre centinaia di miliardi;

che, pur nel disastro generale ed a fronte di nuove tasse anche regionali, i consiglieri della regione Puglia, i funzionari e gli aggregati continuano disinvoltamente a compiere « missioni » all'estero —:

dal Ministro dell'interno se non intenda immediatamente procedere al commissariamento del Consiglio regionale della Puglia;

dai Ministri economici se non ritengano di dover bloccare le « missioni » all'estero e sul territorio nazionale, pretendendo la restituzione delle somme da parte di quanti non possono giustificare come essenziale, assolutamente necessaria ed urgente la « missione » eventualmente compiuta dal gennaio 1992 in poi. (4-05907)

RISPOSTA. — In relazione al documento indicato in oggetto, per delega dell'onorevole Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue:

a) la crisi politica della regione Puglia che ha avuto inizio il 6 maggio 1992, si è risolta il successivo 4 dicembre;

b) per quanto attiene allo svolgimento di missioni all'estero, si precisa che l'orientamento adottato in sede di rilascio delle

relative autorizzazioni è sempre stato di carattere restrittivo e rivolto al massimo contenimento delle relative spese.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Paladino.

POLI BORTONE. — *Ai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali.* — Per sapere se non intendano intervenire per quanto di competenza presso l'amministrazione comunale di Sternatia (Lecce) per evitare che venga distrutta parte di un parco pubblico (costato 300 milioni di lire) terminato solo da pochi mesi, per sostituirlo con un campo da tennis ed uno di calcetto. (4-08492)

RISPOSTA. — *In relazione al documento indicato in oggetto, per delega dell'onorevole Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue:*

Il progetto relativo ai lavori di sistemazione di un centro sportivo polivalente nel comune di Sternatia, all'interno del giardino pubblico di recente realizzazione, è stato revocato ed archiviato a seguito della mancata concessione di mutuo (di lire 181.000.000) da parte della Cassa Depositi e Prestiti.

Ad ogni buon conto, si fa presente che l'area interessata non riveste caratteristiche tali da essere sottoposta a vincolo paesaggistico a norma della legge 1497/39, in quanto presenta una vegetazione di recente impianto (pini, pioppi di media altezza e palmizi di basso fusto), nonché servizi igienici e percorsi pedonali.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Paladino.

POLIZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la popolazione di Torre del Greco reclama, da anni, l'intervento della Società autostrade meridionali, per l'apertura di un casello intermedio tra Torre del Greco e Torre Annunziata;

i tentativi dell'amministrazione comunale sono caduti nel vuoto ed hanno determinato le proteste dei cittadini con conseguenti blocchi stradali;

va presa in attenta considerazione la richiesta avanzata dalla città di Torre del Greco che è la più densamente popolata ed è attraversata per la lunghezza di 7 chilometri;

l'apertura di un nuovo casello diventa strategico per tutelare le comunità che gravano sull'asse Torre del Greco-Torre Annunziata-Pompei dal rischio « Vesuvio » —:

quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere per assecondare la richiesta delle popolazioni « torresi » di un'ulteriore uscita di salvaguardia;

se non ritengano, altresì, di convocare la Società autostrade meridionali e le amministrazioni comunali ed in particolare gli amministratori di Torre del Greco per verificare la praticabilità dell'intervento. (4-11199)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione parlamentare in oggetto, si comunica quanto segue.*

Il comune di Torre del Greco ha presentato nel 1982 un progetto per la realizzazione di una seconda uscita al Km. 15 in direzione Sud dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il progetto, approvato dall'ANAS con decreto n. 454 dell'8 luglio 1983, non è mai stato realizzato, dal comune ed è stato, pertanto, successivamente compreso nell'elaborato progettuale redatto dalla Bonifica S.p.A. per conto della Società Autostrade Meridionali S.p.a. concessionaria dell'autostrada. Tale progetto prevede al Km. 15, lo svincolo autostradale con relativo casello in direzione Nord, e per Torre del Greco un altro svincolo al Km. 12 in sostituzione di quello esistente in Via G. Marconi.

Nel 1991, poiché le opere predette non risultavano realizzate, il comune di Torre del Greco ha riproposto un elaborato progettuale in forma ridotta, relativo alla seconda uscita al Km. 15.

L'elaborato medesimo non è stato ritenuto accettabile dalla Autostrade Meridionali S.p.A. in quanto il tracciato della pista di decelerazione appariva di lunghezza estremamente ridotta e quindi di limitata capacità di accumulo. Ciò avrebbe determinato un notevole volume di traffico, con code di automezzi sull'autostrada, in sito altamente pericoloso.

La Società concessionaria, pertanto, riproponeva la realizzazione del progetto originario presentato dal comune nel 1982 ed approvato anche dall'ANAS e riteneva che fosse da scartare, per problemi di sicurezza, il successivo progetto presentato dal comune.

Va evidenziato, tuttavia, che la concessione tra l'ANAS e la Società Autostrade Meridionali, scaduta di recente, non è stata rinnovata.

La questione, anzi, ha formato oggetto di impugnativa al tribunale amministrativo regionale che con delibere n. 411 e n. 412 del 16 febbraio 1993 ha sospeso, in attesa di pronunciarsi nel merito, il provvedimento con cui veniva risolto ogni rapporto concessorio con la Società Autostrade (che era stata designata medio tempore custode dell'autostrada).

Mi riservo di fornire alla S.V. Onorevole informazioni sugli ulteriori sviluppi della vicenda.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PROVERA. — *Al Ministro dei trasporti.*
— *Per conoscere — premesso che:*

la legge n. 102 del 2 maggio 1990 denominata « Legge Valtellina » all'articolo 5 disciplina gli obiettivi generali per quanto riguarda la ricostruzione e lo sviluppo socio-economico, individuando tra le tematiche prioritarie l'integrazione e l'ammodernamento del sistema ferroviario e sollecitando una particolare attenzione alla potenzialità di tale mezzo di trasporto;

nel Piano di Ricostruzione e Sviluppo della Valtellina, steso dal consiglio regionale con deliberazione n. 508 del 19 marzo 1992, viene definito uno schema d'intervento articolato sulle linee ferroviarie Lecco-Colico-Sondrio che prevede l'ammodernamento, la riqualificazione e il potenziamento delle tratte Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, nonché la realizzazione di un'area per l'interscambio delle merci con magazzini generali sulla tratta Colico-Tirano —:

quali siano gli intendimenti delle Ferrovie dello Stato per dare attuazione a tali indicazioni di programmazione e quali siano i programmi dell'ente, visti gli stanziamenti previsti in tale senso dalla deliberazione del consiglio regionale della Lombardia sopra citato. (4-12991)

RISPOSTA. — *La regione Lombardia, con delibera del Consiglio, ha adottato il « Piano di ricostruzione della Valtellina », in attuazione della legge n. 102/90.*

Nel Piano in parola sono compresi interventi relativi ad ammodernamenti del sistema ferroviario che, per le ferrovie dello Stato, consistono in:

rettifiche del tracciato;

completamento degli interventi per economie di gestione ed adeguamenti degli scali merci.

Per l'attuazione degli interventi in parola, si prevede la stipula da parte della regione Lombardia di una convenzione con le ferrovie dello Stato, nella quale dovrà essere previsto il quadro complessivo degli impegni delle ferrovie dello Stato per l'attuazione di un articolato programma di interventi.

È prevista, altresì, la costituzione di un fondo, da assegnare agli enti locali competenti, per l'eliminazione dei passaggi a livello. L'utilizzo di tale fondo potrà avvenire tramite la definizione di apposite convenzioni ferrovie dello Stato/enti proprietari delle strade.

Lo schema degli interventi prevede, infine, per i comuni, l'ammissione ai mutui per opere di interesse comunale e da realizzare a

cura dei comuni stessi, finalizzate sia a migliorare la viabilità di accesso alle stazioni che a creare parcheggi in corrispondenza.

Le Ferrovie dello Stato sono disponibili a collaborare per la definizione degli accordi in parola.

Si è quindi in attesa che, intervenuta la definitiva approvazione del Piano, la regione Lombardia avvii le procedure per la concreta attuazione degli interventi concordati.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

RENZULLI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

1) le disposizioni contenute nel regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada, relative alla circolazione dei trasporti e dei veicoli eccezionali, all'articolo 16, comma 3, lettera e), impongono l'obbligo della scorta su autostrade e superstrade per tutti i veicoli e trasporti eccezionali di velocità inferiore a 50 km/h;

2) il medesimo regolamento, all'articolo 3, comma 1, lettera b), ammette una velocità massima di costruzione per la categoria di veicoli in questione di 40 km/h.;

3) da queste norme si ha quindi che, indipendentemente da ogni altra condizione di trasporto e circolazione, cioè anche coi veicoli scarichi e rientranti nei limiti ordinari di peso e dimensione previsti dal codice, è obbligatorio l'uso della scorta;

4) gli oneri logistici, organizzativi e burocratici per una costante e praticamente imprescindibile adozione della scorta, sia tecnica sia della Polizia della strada, rendono di fatto impraticabile questo genere di trasporto, anche per l'impossibilità da parte della Stradale di dar corso a tutte le richieste;

5) per contro i vettori esteri, i cui veicoli eccezionali o per trasporti eccezionali sono invece omologati per velocità superiori o almeno pari ai 50 km/h., potranno invece svolgere e senz'altro espandere questo tipo di attività in Italia senza

dover sottostare alle dette complicazioni, approfittando anche della paralisi dei vettori italiani —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere ai fini di:

1) tutelare l'attività dei vettori nazionali impediti nello svolgimento della propria attività dalla nuova normativa;

2) rendere proseguibile, pur nel rispetto delle esigenze di sicurezza, questo particolare servizio di trasporto merci, così qualificato, anche e principalmente dalle nostre aziende nazionali specializzate.

(4-09944)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rappresenta che l'articolo 14 del recente decreto 26.04.93 n. 147 che disciplina il trasporto per conto terzi, ha fatto slittare all'1.01.1994 tutta la disciplina relativa al trasporto eccezionale fissata dall'articolo 10 del Nuovo Codice della strada e dalle relative norme regolamentari.*

Ne consegue che fino all'1.1.1994 saranno applicate le precedenti norme che disciplinano i trasporti eccezionali.

Comunque entro la suddetta data si procederà ad una revisione delle norme del Nuovo Codice e del Regolamento di esecuzione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

SANTONASTASO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 19 febbraio di quest'anno, a seguito ad una manifestazione di protesta nella Stazione Ferroviaria di Benevento, le Ferrovie decidevano di instradare il treno IC in partenza alle ore 07,15 da Roma Termini per Bari-Taranto via Sulmona-Pescara anziché sull'usuale percorso via Formia-Caserta-Avellino;

i viaggiatori in partenza da Roma e diretti a Caserta (e certamente fra abituali od occasionali si trattava di un numero non trascurabile) venivano avvertiti dell'inconveniente sia attraverso l'im-

pianto di diffusione sonora della Stazione Termini che dai bigliettai di turno agli sportelli. Purtroppo questi ultimi offrivano il consiglio, davvero fraudolento, di utilizzare il treno diretto delle ore 07,20 per Napoli fino alla Stazione di Aversa dove « avrebbero trovato immediata coincidenza per Caserta »; consiglio errato: difatti (a prescindere dal ritardo, di cui si dirà appresso, con cui il treno in questione sarebbe poi giunto nella stazione di Aversa), i viaggiatori avrebbero poi dovuto constatare a loro spese e danno che fra le 09,37, ora in cui il predetto diretto Roma-Napoli sarebbe dovuto arrivare ad Aversa secondo l'orario, e le 11,28 non era previsto alcun collegamento fra la Stazione di Aversa e Caserta; in sostanza avrebbero dovuto attendere per 119 minuti (ben oltre quindi la durata dell'intero viaggio con il treno IC deviato). Nessun collegamento straordinario era stato infatti predisposto per soddisfare le richieste legittime di questi passeggeri dai Compartimenti di Roma o di Napoli;

il diretto Roma-Napoli, in partenza alle ore 07,20 verso cui i mancati passeggeri dell'IC venivano avviati, partiva dalla Stazione di Roma con 17 minuti di ritardo, ed accumulava successivamente ulteriori ritardi tanto da arrivare nella Stazione di Aversa alle ore 10,20 circa anziché alle ore 09,37 —;

se non ritenga che primo compito del dirigente di una grande impresa, in questo caso le Ferrovie, debba essere lo spirito di iniziativa che lo metta in condizione di prevenire l'emergenza e gli consenta di mettersi al servizio della utenza (o della « clientela » se questo mutamento di definizione basta a tranquillizzare gli apologeti della managerialità rampante) per cui nel caso in questione il treno deviato doveva essere immediatamente sostituito per la tratta Roma-Caserta con un convoglio straordinario di pari livello (e quindi con tariffa IC) ancorché di dimensioni ridotte, ovvero, per limitare i costi per l'Ente ma tenendo conto in qualche misura delle necessità dei viaggiatori, facendo trovare nella stazione di Aversa, ai passeggeri

che giungevano da Roma con il diretto in partenza dalla capitale alle ore 07,20, una elettromotrice od altro treno straordinario che li portasse immediatamente a Caserta;

se non tema che la mancanza di iniziativa, mostrata nella circostanza dalla dirigenza delle Ferrovie sia un pericoloso segnale di una nuova mentalità che, in parallelo con la trasformazione societaria, è insorta nella dirigenza delle Ferrovie: è stata in conseguenza abbandonata la logica del « servizio pubblico », ossia quella per cui il primo impegno di tutti i ferrovieri (dal vertice della piramide al dipendente con le più umili e semplici mansioni esecutive), deve essere cercare di favorire le esigenze di mobilità del passeggero;

se sia vero che il ritardo alla partenza del treno diretto Roma-Napoli di cui alla premessa, sia stato causato da un guasto all'impianto elettrico di una delle vetture del convoglio, guasto che impediva l'uso del sistema di riscaldamento, della illuminazione e, inoltre rendeva inefficienti le porte automatiche della vettura stessa; guasto più volte segnalato nei 5 giorni precedenti da tutti i capitreno dei numerosi convogli cui la vettura stessa è stata agganciata;

se sia vero che tali segnalazioni di guasto siano state regolarmente ignorate talché la vettura ha continuato a circolare per diversi giorni nelle condizioni prima descritte, condizioni che la rendevano del tutto inutilizzabile (anche se nessuno si premurava di dichiararla ufficialmente « fuori servizio »);

chi sia responsabile della mancata manutenzione;

come valuti il segnale di cattiva organizzazione (anche sul piano più squisitamente legato al rapporto costi-risultati) denotata in questa circostanza dall'Ente delle Ferrovie che non recepisce tempestivamente le segnalazioni di guasti e quindi consente ad una vettura in tali disastrose condizioni e non utilizzabile di circolare sulla rete per diversi giorni;

come si ritenga compatibile con lo sviluppo ed il progresso delle ferrovie che dovrebbero modernizzarsi, trasformarsi ed attrezzarsi fino all'adozione delle tecnologie connesse con l'Alta velocità, con il disinteresse, la noncuranza e la sciatteria, con cui vengono operate oggi le normali minute manutenzioni che sono davvero indispensabili al buon funzionamento di tutto il sistema;

quali siano le ragioni per cui il diretto Roma-Napoli di cui alle premesse abbia dovuto prolungare la fermata nella stazione di Latina, appesantendo così il suo ritardo, per attendere il passaggio di un convoglio per il trasporto di merci che, almeno dall'aspetto dei vagoni che lo componevano, non sembravano certamente deperibili. (4-11297)

RISPOSTA. — *In relazione all'astensione dal lavoro del personale dell'unità tratti di linea Campobasso, operante nel territorio provinciale di Benevento, prevista dalle ore 10.00 alle 18.00 del giorno 19 febbraio 1993, le ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che il 18 febbraio 1993, mediante comunicato a mezzo stampa, è stata opportunamente informata la clientela di tale evento, specificando, tra l'altro, che sulle relazioni tra Roma e Bari si sarebbero potute verificare anche deviazioni di treni a lungo percorso.*

La percentuale di adesione del personale ha reso, poi, necessaria la deviazione dell'IC 557 (Roma-Taranto) via Sulmona-Pescara, in luogo del normale percorso Formia-Caserta-Benevento-Foggia.

Nei numerosi avvisi, diramati dalla sala radio di Roma Termini, relativi al variato istradamento dell'IC 557, è stato anche precisato che non sarebbero state effettuate fermate intermedie sulla linea Roma-Pescara.

Sul fatto che gli addetti alla biglietteria avrebbero suggerito alla clientela di usufruire del treno 2331, le ferrovie dello Stato fanno sapere che dagli accertamenti, al riguardo, esperiti è emerso che il personale si è limitato a confermare all'utenza il variato istradamento.

Le ferrovie dello Stato precisano che la mancanza di notizie più dettagliate sull'ac-

caduto non ha consentito indagini più approfondite.

Le ferrovie dello Stato fanno, inoltre, osservare che i viaggiatori diretti a Caserta potevano servirsi del treno diretto 3357 Roma-Caserta (via Frosinone-Cassino), regolarmente annunciato in partenza alle ore 7,25 e che proprio in considerazione di questa possibile alternativa non sono stati programmati collegamenti straordinari per i viaggiatori diretti da Roma a Caserta.

Quanto alla richiesta di realizzare una coincidenza nella stazione di Aversa con il diretto 2331 arrivato con ritardo da Roma alle 10,17, le ferrovie dello Stato evidenziano che il limitato numero di viaggiatori provenienti da Roma e diretti a Caserta (11 persone) non giustificava né l'effettuazione di un treno straordinario, né l'attesa di circa 60 minuti del diretto 12315 (Napoli-Aversa-Caserta) in partenza da Aversa alle 9,23 con 86 viaggiatori a bordo.

Le ferrovie dello Stato confermano che il ritardo in partenza del treno 2331 è stato causato da un guasto all'impianto di riscaldamento e di illuminazione di due vetture.

Relativamente alle varie segnalazioni di guasto della vettura, da una analisi degli interventi effettuati, le ferrovie dello Stato hanno appurato che il personale della stazione di Battipaglia che per primo ha riscontrato l'anormalità non ha operato correttamente in quanto si è limitato ad apporre l'etichetta prevista per i casi di « lievi avarie » compatibili con la utilizzazione del veicolo e riparabili durante la sosta nei parchi o nelle stazioni. Per tale comportamento, sono in corso specifici accertamenti da parte dei competenti Uffici.

Le ferrovie dello Stato, il cui intendimento è quello di favorire un progressivo miglioramento dei servizi ed in particolare degli standard qualitativi del materiale rotabile, fanno presente di aver messo in atto, in tale settore, una procedura che consente una più tempestiva e sistematica segnalazione delle anormalità tecniche. Dal 1° marzo c.a. tutte le carrozze ed i veicoli ferroviari sono stati dotati di un « libro di bordo » per la segnalazione delle avarie o mancanze riscontrate.

Per quanto riguarda, infine, la sosta a Latina del treno 2331, le ferrovie dello Stato rendono noto che questa si è resa necessaria per consentire la precedenza al treno merci TC 53213, treno di qualità (trasporti combinati) con velocità max di orario di 120 Km/h, che già aveva subito ritardo a causa delle fermate dello stesso treno 2331 che lo precedeva.

L'operatore della circolazione ha, quindi, ritenuto la stazione di Latina la sede più idonea tecnicamente per realizzare la precedenza, in modo da limitare la sosta del diretto 2331 ed evitare ulteriori pesanti ritardi al TC medesimo.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

SARTORIS. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

da anni, è in evidenza alle amministrazioni interessate il grave problema del collegamento tra la strada denominata Direttissima delle Valli di Lanzo con la tangenziale nord di Torino previa la costruzione di una strada di circonvallazione all'abitato del comune di Venaria;

il permanere dell'attuale situazione provoca gravissimi disagi a parte degli abitanti di Venaria, che si vedono costretti a sopportare un transito di veicoli davvero pesante all'interno dell'abitato;

l'intera zona nord di Torino, in particolare le zone del ciriace e delle Valli di Lanzo, subiscono una ingiustificata penalizzazione all'economia e allo sviluppo —:

a) quali siano i motivi che, sin qui, hanno impedito l'avvio dell'opera in argomento;

b) quali iniziative il Governo intenda assumere per una fattiva collaborazione con le amministrazioni interessate al fine di affrontare positivamente il problema.

(4-11731)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto, si precisa che l'ANAS non

ha mai preso in considerazione la possibilità di realizzare una circonvallazione all'abitato di Venaria.

Infatti la cittadina, sita nella periferia torinese, non è attraversata da strade statali, il suo territorio è unicamente interessato dal sistema tangenziale di Torino, gestito dalla Società ATIVA, e da alcune strade provinciali.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

SCALIA. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la società ATI si propone a brevissima scadenza di aumentare in maniera considerevole, circa il 200 per cento, il costo del biglietto aereo da Pantelleria-Trapani, Pantelleria-Palermo;

un primo aumento del 100 per cento è già scattato il 1° gennaio 1993;

un analogo aumento relativo al tragitto Pantelleria-Trapani si appresta ad effettuarlo la SIREMAR, compagnia di navigazione che gestisce i collegamenti isolani;

questi aumenti penalizzeranno enormemente la già difficile vita dei residenti di Pantelleria, in quanto il maggior costo rende ancor più emarginati gli abitanti dell'isola; sminuisce il diritto alla salute di quanti sono costretti a curarsi fuori dall'isola; rende più onerosi gli spostamenti degli studenti universitari per i quali non sarà più possibile il pendolarismo; infine danneggia gravemente il settore turistico che rappresenta ormai l'unica risorsa dell'economia pantesca —:

se il Ministro sia a conoscenza di quanto esposto;

se non ritenga eccessivamente onerosi ed ingiustificati tali aumenti;

quali provvedimenti verranno presi affinché risiedere nelle isole, siano esse piccole o grandi, non diventi sempre più oneroso.

(4-10743)

RISPOSTA. — *Le società del Gruppo Alitalia hanno presentato alla Direzione generale aviazione civile in data 23 settembre 1992 la comunicazione prevista dalla legge 316/91, proponendo una riarticolazione della struttura tariffaria interessante il settore domestico.*

La proposta prevedeva, tra l'altro, l'abolizione delle tariffe agevolate in vigore su alcuni collegamenti per la Sardegna e con le isole di Pantelleria e Lampedusa.

Tale richiesta è stata formulata dalla società ATI in quanto le tariffe agevolate sono ritenute ormai in contrasto con i nuovi scenari di mercato, con la mutata situazione delle partecipazioni statali, e con l'abolizione operata dal RDL 18 ottobre 1923, n. 3176, una quota delle quali era specificatamente destinata ai citati servizi.

La proposta di abolizione delle tariffe speciali (che prevedevano abbattimenti consistenti per i collegamenti con Lampedusa e Pantelleria), rispetto alle tariffe cosiddette di fascia, e cioè di pari distanza ortodromica, è stata rivista alla luce di un principio di gradualità, anche a seguito di contatti intervenuti tra l'A.T.I. medesima e la regione Sicilia, il cui parere è obbligatorio per procedere agli aumenti tariffari.

In particolare l'A.T.I. ha rappresentato che la differenza tra le tariffe agevolate attualmente vigenti e quelle di pari distanza ortodromica sarà recuperata in due fasi.

Nella prima fase, infatti, relativa solo all'anno in corso, verrà applicato un aumento pari al 50 per cento della differenza tra la tariffa di fascia e quella precedente, mentre dal prossimo anno verrà applicata la piena tariffa di fascia.

Gli effetti della suddetta manovra e della successiva riduzione dell'IVA dal 19 per cento al 12 per cento sono indicati come segue:

Lampedusa-Palermo: tariffa precedente: lire 96.500; tariffa di fascia: lire 128.500; tariffa approvata: 112.500; tariffa con IVA al 12 per cento: lire 106.000;

Pantelleria-Palermo: tariffa precedente: lire 49.000; tariffa di fascia: lire 128.500;

tariffa approvata: lire 88.500; tariffa con IVA al 12 per cento lire 83.500;

Pantelleria-Trapani: tariffa precedente: lire 39.500; tariffa di fascia: lire 128.500; tariffa approvata: lire 84.500; tariffa con IVA al 12 per cento: lire 79.000;

Trapani-Palermo: tariffa precedente: lire 30.500; tariffa di fascia: lire 128.500; tariffa approvata: lire 79.500; tariffa con IVA al 12 per cento: lire 75.000.

In conseguenza, poi, dell'aggiornamento del 4,5 per cento di tutti i servizi operati dalle società del gruppo Alitalia, le tariffe sopra indicate sono aumentate, con decorrenza 1° marzo 1993, nel modo seguente:

Lampedusa/Palermo: lire 111.000;

Pantelleria/Palermo: lire 87.500;

Pantelleria/Trapani: lire 82.500;

Trapani/Palermo: lire 78.500.

L'esame approfondito della riarticolazione tariffaria proposta ha permesso di accertare una generale congruità degli aumenti, anche in relazione al confronto con i prezzi dei servizi domestici di altri paesi europei.

Globalmente l'aumento delle tariffe base è stato, infatti, compensato sia dalla riconferma, seppure in misura ridotta, delle agevolazioni interessanti la Sicilia e la Sardegna, che dalla introduzione di un'ampia serie di tariffe promozionali.

La regione Sicilia ha ritenuto di poter considerare congrua la riarticolazione tariffaria in questione. La stessa regione ha manifestato, tuttavia, preoccupazioni in merito alla proposta di modificare la natura sociale dei servizi aerei per le isole minori, e ha richiesto il ripristino di un contributo statale per alleviare l'utenza interessata dal consistente aumento, pur giudicandolo tecnicamente corretto.

In merito ai collegamenti con le isole minori della Sicilia (Pantelleria e Lampedusa con Trapani e Palermo), si precisa, inoltre, che la regione Sicilia provvedeva nel passato ad un rimborso del 50 per cento del biglietto.

La ridefinizione di un contributo a livello regionale sembra, al momento, uno degli strumenti più appropriati per risolvere la

problematica in questione, in quanto la eventuale contribuzione statale dovrebbe essere preventivamente vagliata ai fini della compatibilità con la normativa comunitaria.

In proposito la regione Sicilia ha allo studio un progetto destinato a soddisfare le esigenze dei residenti e pendolari, mentre per quanto riguarda i non residenti è stato sensibilizzato il gruppo Alitalia a ricercare soluzioni per quanto possibile agevolative.

Per quanto concerne le società regionali marittime si fa presente che è stata formulata la richiesta di aumento delle tariffe relative ai collegamenti con le isole minori in modo tale da salvaguardare l'esigenza di mobilità dei residenti e dei lavoratori pendolari, e di contenere l'incidenza del costo del trasporto sugli approvvigionamenti delle merci.

In particolare per quanto riguarda la società Siremar, tale adeguamento delle tariffe per i residenti, i lavoratori pendolari e le merci, è stato contenuto nella misura di circa il 5 per cento, mentre l'aumento medio delle tariffe ordinarie risulta di circa il 10 per cento in bassa stagione e di circa il 12 per cento in alta stagione, cioè tale da non penalizzare il movimento turistico estivo.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, del lavoro e previdenza sociale, di grazia e giustizia e della sanità. — Per sapere:

se sia noto al Governo e ai ministri interrogati per la loro specifica competenza in materia che sempre di più, anche dalle amministrazioni locali, vengono vessate e bistrattate le popolazioni di montagna. Esempio particolarmente illuminante è quello di Farini (Piacenza) paese collinare di val Nure, ove tutti i servizi statali sono ormai stati tolti, ove il trasporto di persone è spesso lasciato al cosiddetto « pronto bus » (cioè al fatto che il trasporto pubblico è stato soppresso, però telefonando prima o poi arriverà), dove sono state aumentate a dismisura le tasse e le imposte, ove l'acquedotto potabile è fatiscente, ma i contributi relativi sono

stati anche quintuplicati, ove esiste un consorzio di « bonifica » che spilla soldi a milioni ma non produce nessun servizio per la gente;

se in questo quadro sia noto che alle proteste dei cittadini perché molte attività comunali erano ritardate dalla dispersione del personale, anche di presenza in ufficio, si sia risposto da parte di quella amministrazione comunale con la chiusura degli uffici al pubblico per la massima parte del tempo, ma quel che è peggio addirittura con la chiusura materiale della porta di ingresso, sì che le persone anziane, non certo rare anche proporzionalmente specialmente in montagna, e in quella zona, sono costrette ad aspettare all'addiaccio i comodi degli impiegati secondo la suindicata vera e propria « protezione oraria » disposta dal sindaco. Infatti è impedito materialmente anche l'ingresso nell'atrio;

se, in merito siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudiziaria o tributaria e se i fatti siano noti alla procura generale presso la Corte dei conti, anche per l'accertamento delle responsabilità contabili, conseguenti alle evidenti responsabilità contabili derivanti dai clamorosi abusi e omissioni di funzionari pubblici siano essi di carriera o onorari. Tra l'altro mentre negli uffici comunali la temperatura media giornaliera d'inverno è intorno ai 24° nelle scuole elementari e medie non supera i 14°. (4-01058)

RISPOSTA. — In relazione al documento indicato in oggetto, per delega dell'onorevole Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue:

1) — SERVIZI STATALI SOPPRESSI:

Sono stati, in effetti, soppressi alcuni servizi statali, ma ciò è avvenuto nel rispetto delle leggi statali.

2) — TRASPORTI:

Tutti i centri frazionali del territorio del comune di Farini (PC) sono collegati da servizio di linea, sia pure con corse limitate.

Per garantire un miglior servizio, l'ACAP, in accordo con l'amministrazione provinciale e la regione, ha messo in atto un servizio di Pronto Bus, con il quale gli utenti prenotano i viaggi telefonicamente.

Minibus garantiscono il collegamento del capoluogo con tutte le frazioni e con tutti i centri agricoli minori sparsi nel territorio, purché accessibili con i normali automezzi, dalle ore 8,00 alle ore 13,00 (periodo scoperto dai servizi di linea).

3) — AUMENTO TASSE E IMPOSTE COMUNALI:

L'amministrazione comunale di Farini risulta essersi sempre ispirata, nella sua azione, al raggiungimento del pareggio del bilancio. L'aggravarsi della situazione economica a livello nazionale prima e la conseguente scarsità di trasferimento a favore del comune, dopo, hanno costretto l'amministrazione ad aumentare le entrate, non potendo diminuire le spese.

La correttezza dell'azione comunale è indirettamente dimostrata dalla circostanza che due ricorsi al T.A.R. (sulle tasse di concessione comunale e sull'ICIAP), presentati dai commercianti ed artigiani di Farini, hanno visto vincitore il comune.

4) — ACQUEDOTTO:

Il territorio del comune è servito da 60 (sessanta) acquedotti pubblici (fra comunali e consortili), dei quali 34 sono gestiti direttamente dal comune con proprio personale e con propri mezzi d'opera.

La circostanza che in pochi anni la gestione diretta sia passata da 5 a 34 acquedotti, ha fatto sì che molte strutture non siano nelle migliori condizioni; è tuttavia da tener presente che il comune di Farini, dal punto di vista del rifornimento

idrico pubblico, è uno dei meglio serviti del territorio collina-montagna di tutta la provincia.

Per quanto riguarda i « contributi quintuplicati », è da tener presente che, con l'ultima sanatoria in atto (dal 2° semestre 1984 a tutto il 1990) per la riscossione dei canoni arretrati, agli utenti degli acquedotti a gestione comunale sono stati attribuiti i seguenti contributi:

Per il 2° semestre 1984 lire 15.000;

Per gli anni dal 1985 al 1989 lire 30.000 annue;

Per il 1990 lire 55.000.

5) — CONSORZIO DI BONIFICA:

Il Consorzio di bonifica, presente nel territorio provinciale, è di antica costituzione ed opera, da qualche anno, con una nuova struttura tecnico-amministrativa, essendo stato inserito nell'apparato regionale con la legge regionale n. 42.

6) — ORARIO DEGLI UFFICI:

La presenza del personale in ufficio è assicurata non solo durante l'orario di lavoro, ma, spesso, anche oltre lo stesso, quando ciò si rende necessario, per il disbrigo delle pratiche in relazione alle varie scadenze.

Si fa, inoltre, presente che l'amministrazione comunale, per migliorare l'efficienza dei servizi comunali, senza ricorrere al lavoro straordinario (limitato per legge) del personale dipendente, ha dovuto limitare, con propri atti deliberativi (n. 56 del 6 marzo 1991 e n. 236 del 30 novembre 1991), l'apertura degli uffici al pubblico.

Si tratta di 19 ore su 36, per gli uffici Amministrativi e di 8 ore su 36 per l'Ufficio Tecnico.

7) — TEMPERATURA MEDIA GIORNALIERA SCUOLE ELEMENTARI:

Non risultano confermate le notizie riportate al riguardo nella interrogazione.

Si soggiunge che non risulta siano in corso indagini di natura penale od amministrativa.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Paladino.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e di grazia e giustizia. — Per sapere:*

che cosa facciano gli organi periferici del Governo se in ogni paese del cosiddetto progredito nord d'Italia, siano possibili e tollerati veri e propri illeciti in danno dei cittadini;

ultimo esempio è quello avvenuto nel pieno centro di Carpaneto Piacentino, ove nella centrale via Leopardi i due nuovi immobili, ceduti già a privati e ora costituiti in condomini, risultano senza canna fumaria centrale, che pure è inserita correttamente nel progetto depositato e nella conseguente concessione edilizia;

come mai il tecnico comunale abbia potuto dare l'abitabilità e certificarla pur con una così grave differenza e difformità dal progetto e mancanza di un elemento così essenziale in un immobile adibito ad abitazione. Si tratta dei due stabili costruiti dalla Cooperativa Piacenza 74, le cui costruzioni sono state dirette dal geometra Fagnoni Bruno, con sua impresa, siti in via Leopardi e contraddistinti con i numeri civici 3 e 7. Addirittura sembrerebbe che oggi a diversi anni dalla consegna degli immobili compravenduti e dalla loro abitazione da parte degli acquirenti il costruttore vorrebbe inserire la canna fumaria addirittura utilizzando parte dei volumi del vano scala, sì che anche il ricovero con barella degli infermi diventa un grave e difficile problema (come si è già, purtroppo, potuto verificare nelle ultime settimane);

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudi-

ziaria o tributaria e se i fatti siano noti alla Procura generale presso la Corte dei conti al fine di accertare, perseguire e reprimere le responsabilità contabili sempre conseguenti, abusi e omissioni, anche negli obblighi di controllo, addebitabili e addebitati a funzionari pubblici siano essi di carriera come i segretari generali e i dirigenti di unità operative o di uffici, ovvero onorari come i sindaci e gli assessori. (4-05929)

RISPOSTA. — *In relazione al documento indicato in oggetto, per delega dell'onorevole Presidente del Consiglio e sulla base degli elementi di risposta acquisiti presso le varie amministrazioni, si fa presente quanto segue: gli alloggi in questione, costruiti dalla ditta « Bruno Fagnoni » di Carpaneto P.no, per conto della « COOP PIACENZA '74 », furono edificati con concessione n. 11/88 e con successiva variante 142/89.*

In data 23 luglio 1990, fu richiesto il certificato di abitabilità, che fu rilasciato il 24 ottobre successivo.

In merito a quanto segnalato, viene dal comune precisato ciò che segue:

a) *la canna fumaria centrale non ha ragione di esistere, in quanto ogni alloggio è dotato di impianto autonomo di riscaldamento con caldaie a gas di produzione acqua calda e di aspirazione delle cappe sui fornelli della cucina;*

b) *il regolamento del comune di Carpaneto P.no prevede la realizzazione di tre canne fumarie per ogni alloggio (due per l'allacciamento degli impianti funzionanti ed una di riserva per l'eventuale collegamento di stufa o di caminetto);*

c) *alla domanda di abitabilità è stato allegato, come richiesto di norma, lo schema delle canne fumarie sottoscritto dal direttore dei lavori, dal quale emergeva la regolarità dell'impianto, schema considerato probatorio, non essendo sempre possibile la verifica dell'effettiva consistenza delle canne fumarie durante la visita di sopralluogo;*

d) *in data 31 luglio 1992, il signor Fagnoni Bruno, titolare dell'impresa omonima, ha comunicato la realizzazione della*

terza canna fumaria (quella di riserva) limitatamente agli alloggi che ne erano sprovvisti, ottemperando all'ordine ricevuto dal direttore dei lavori per conto della COOP PIACENZA '74;

e) riguardo alla costruzione di canne fumarie nel gruppo scale al n. 3 di Via Leopardi, viene segnalato che non è stata realizzata nessuna canna fumaria per disaccordi tra imprese e condomini; al n. 7 di Via Leopardi, invece, sono state edificate due canne fumarie delle dimensioni cm. 27 x cm. 51, realizzate agli angoli del ripiano delle scale, che consentono comunque un passaggio minimo netto di 90 cm.

L'amministrazione comunale ritiene, inoltre, che le nuove canne fumarie non inibiscano il passaggio di una barella di soccorso, pur sussistendo le normali difficoltà connesse al superamento di un vano scala.

Si fa infine presente che, dagli accertamenti eseguiti, non è emerso che siano in corso inchieste o indagini di polizia giudiziaria, amministrativa o tributaria.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali: Paladino.

TASSI. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

al centro dell'ala destra della stazione centrale di Milano vi è un grande pannello in mosaico, recentemente restaurato, così come tutto il complesso monumentale dell'imponente manufatto, con grande rispetto della architettura dell'epoca; mosaico inserito per ricordare l'epoca storica in cui la stazione fu edificata ed i lavoratori deceduti per causa di lavoro;

il pannello simboleggia la consegna, da parte del Capo del Governo dell'epoca, della stazione al popolo milanese ed italiano rappresentati dal Capo dello Stato dell'epoca, in divisa militare ed a cavallo;

il volto del Capo del Governo dell'epoca risulta, al visitatore, nascosto o da un pezzo di adesivo o deturpato da un tassello scheggiato e mancante —;

se risulti la ridicola ed assurda censura operata sul pannello in argomento, ottenendo, oltretutto, l'effetto contrario di quello desiderato dal censore con la peccetta, poiché i più si informano ed il nome di quel Capo del Governo viene rispettosamente pronunciato dai più;

se non ritenga di provvedere immediatamente perché l'opera sia ripristinata secondo la volontà originale dell'artista che l'ha composta. (4-08345)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato SpA riferiscono che la mattonella del pannello in mosaico sovrastante l'ingresso della stazione di Milano Centrale, non risulta nascosta da un pezzo adesivo o deturpata da un tassello scheggiato, bensì danneggiata da un colpo di moschetto.*

Infatti, la memoria storica dei ferrovieri che operavano all'epoca dei fatti nella stazione di Milano Centrale, ha tramandato che l'8 settembre del 1943, un partigiano della Brigata Garibaldi, con un colpo di arma da fuoco, deliberatamente scheggiò la mattonella raffigurante la fronte e gli occhi dell'effigie.

Con il tempo, tutto il pannello progressivamente si ricoprì di uno strato di fuliggine.

Nel 1978, previ accordi con la competente sovrintendenza, si dispose la rimozione dello strato di fuliggine da detti mosaici decidendo, nell'occasione, di lasciare comunque traccia storica dell'evento, riempiendo, solamente i fori provocati dal colpo di moschetto con cemento.

Infine le ferrovie dello Stato SpA, fanno presente che anche volendo sostituire la mattonella danneggiata, non si è in possesso né di disegni originali né di fotografie necessarie per il restauro essendo già passati diversi anni dalla realizzazione della stazione che venne aperta in via ufficiale il 1° luglio del 1931.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

TREMAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:*

che più volte è stato denunciato l'isolamento di Bergamo rispetto alle comunicazioni ferroviarie con Milano, in primis, con Brescia e Lecco;

che con precedente interpellanza venne rilevato lo stato pietoso delle carrozze poste a disposizione dei pendolari;

che il prossimo 23 maggio sono previste misure particolarmente pesanti per l'utenza bergamasca: tagli e soppressioni di convogli, treni sostituiti con bus, chiusura di notte del tratto Treviglio-Bergamo;

che in particolare la tratta Milano-Brescia, che serve le stazioni bergamasche della pianura, subirà una falcidia di otto treni in meno nel mese di agosto, e uno in meno al sabato senza servizio sostitutivo di autobus;

che gli stessi sindacati, hanno evidenziato una strategia delle Ferrovie dello Stato tendente a sopprimere le corse ferroviarie per sostituirle sempre con autobus, senza aver verificato i costi di gestione effettivi —;

se intenda fornire spiegazioni sulla politica attuata dalla direzione delle ferrovie dello Stato in Lombardia, e in particolare sui tagli e le sostituzioni di treni che vanno ulteriormente a danneggiare le già precarie condizioni dei viaggiatori bergamaschi;

quali siano i criteri della scelta dei bus come mezzo preferenziale rispetto al treno, quando è notorio quale sia il caos e la congestione delle strade per il traffico sempre più intenso ai limiti della tollerabilità. (4-13073)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. fanno osservare che con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1992 i collegamenti ferroviari con Bergamo erano stati potenziati con l'istituzione di:*

due coppie di treni fra Bergamo e Brescia;

un nuovo treno fra Bergamo e Lecco con arrivo alle ore 8.00;

cinque nuovi treni fra Carnate e Bergamo in coincidenza con i treni in arrivo da Milano;

un nuovo treno fra Bergamo (ore 7.30) e Milano Porta Garibaldi (ore 8.22) via Treviglio velocizzato nella percorrenza;

una coppia di treni fra Bergamo e Treviglio;

una coppia di treni nei giorni festivi da aprile a settembre per congiungere Bergamo a Bordighera.

In ordine alle lamentate cattive condizioni del materiale dei treni sulla relazione Lecco-Bergamo-Brescia, le ferrovie dello Stato fanno presente che, per quanto reso possibile dalle limitate disponibilità, nel settore si è cercato di realizzare al meglio gli standard qualitativi.

Dei treni che percorrono la linea Lecco-Bergamo-Brescia 801, per la maggior parte di recente costruzione e di adeguate capacità, il 30 per cento circa è costituito da carrozze a piano ribassato e da doppio piano e il restante da elettromotrici del gruppo ALe 803 che offrono sufficienti livelli di comfort.

Per guasti o per manutenzione di tali materiali si ricorre, di regola, all'impiego di elettromotrici del gruppo ALe 840 di vecchia costruzione e ciò fino a quando non saranno disponibili nuovi materiali.

I provvedimenti che le ferrovie dello Stato hanno adottato con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo 1993, riguardano:

l'istituzione del collegamento fra Bergamo e Livorno con il treno denominato « Freccia della Versilia »;

la sospensione della circolazione di n. 8 treni fra Milano e Brescia per il periodo che va dal 1° agosto 1993 al 29 agosto 1993, a causa della fortissima diminuzione della domanda di trasporto pendolare;

la sostituzione con servizi di bus dei treni risultati di bassissima frequentazione. Tale misura è stata disposta anche a seguito di valutazioni scaturite in incontri con le

organizzazioni sindacali regionali, durante i quali sono state esaminate anche le implicazioni relative all'allungamento dei tempi di percorrenza e all'intasamento delle strade.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

WIDMANN. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

contrariamente alle garanzie date dalle competenti autorità italiane per quanto riguarda il veto alla costruzione dell'Autostrada « ALEMAGNA », dal Tirolo giunge notizia — secondo un comunicato stampa del Deputato al Consiglio Regionale Franz Klug — che la « BAITA AG » è in trattative con le Autorità della Baviera per i prefinanziamenti dell'Autostrada « ALEMAGNA » —

al fine di bloccare questo « attentato di transito »:

se fossero a conoscenza delle succitate trattative;

quali provvedimenti intendano adottare per adempiere alle garanzie di cui sopra;

se non intendano intervenire affinché venga impedito alcun prefinanziamento da parte italiana. (4-09660)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto si comunica quanto segue:

L'ipotesi di un ulteriore collegamento stradale tra l'Italia, l'Austria e la Germania è piuttosto remota, essendo sorta nel lontano 1970, nell'ambito delle iniziative rivolte a conseguire un più efficiente assetto della viabilità europea, con l'obiettivo specifico di realizzare un più diretto collegamento tra la catena dei porti dell'alto Adriatico ed il sistema delle zone industriali del Centro Europa, attraverso il Traforo delle Alpi Aurine.

L'ipotesi concerneva la costruzione di una autostrada Mestre-Monaco, che nel territorio italiano ha assunto la denominazione

A27 « Di Alemagna », con capisaldi in Mestre-Treviso-Vittorio Veneto-Pian di Vedoia-Longarone-Ceralta-Carbonin-Dobbiaco-Brunico-Confini di Stato.

Allo stato attuale la realizzazione dell'A27 in territorio italiano risulta limitata al tratto Mestre-Pian di Vedoia, lungo Km. 82, dei quali 59 in esercizio (Mestre-Vittorio Veneto) e 23 in costruzione (Vittorio Veneto-Pian di Vedoia).

Per il restante tratto (lungo presuntivamente Km. 120) fino al confine con l'Austria, (tra Lovello e la Vetta d'Italia) non risultano eseguite progettazioni, né a livello esecutivo, né di massima, ma solo uno studio di fattibilità, redatto a cura della Società Batia.

Questa Società risulta fondata nel 1970 a Monaco di Baviera (su mozione del Parlamento della Baviera), con lo scopo e la ragione sociale di provvedere alla costruzione dell'Autostrada di Alemagna, da Vittorio Veneto fino all'innesto dell'esistente Autostrada Innsbruck-Monaco.

Nello stesso anno per ragioni operative e per adempiere alle leggi italiane venne fondata la BATIA S.p.A., con sede in Milano, con lo scopo di ottenere la concessione della progettazione, costruzione e gestione del tratto italiano dell'Autostrada di Alemagna.

La BATIA, pertanto, acquistava dalla SPEA di Milano — Società progettazioni Edili Autostradali — il progetto già fatto dando anche l'incarico di effettuare ulteriori studi per eventuali opportune varianti.

Successivamente in data 15 novembre 1971 la Società BATIA inoltrava istanza al Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'ANAS — tendente ad ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio, ai sensi della legge 59/61, di una autostrada con tracciato da Vittorio Veneto-Confini di Stato con l'Austria.

Nel corso dell'anno 1972 il Ministero dei lavori pubblici promuoveva una serie di iniziative atte a consentire un tempestivo inizio degli adempimenti prescritti per l'affidamento della concessione: furono infatti interessati il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero del Commercio con l'Estero ed infine il Banco di

Roma che unitamente al Ministero del Tesoro autorizzava La BATIA a contrarre un mutuo estero.

Quanto sopra consentiva alla BATIA di redigere, su specifica richiesta dell'ANAS, una bozza di convenzione per disciplinare la concessione di costruzione e di esercizio dell'autostrada in oggetto.

Inoltre il Ministero dei lavori pubblici nel 1974 istituiva una commissione, presieduta dal Direttore Generale dell'ANAS, con lo scopo di individuare le azioni necessarie per lo svolgimento dell'iter legislativo-burocratico provocato dalla richiesta di concessione da parte della Società BATIA.

La sopravvenuta legge 492/74 bloccava le nuove costruzioni autostradali. Tale blocco venne rimosso dalla legge 531/82, che consentiva la ripresa del programma autostradale e permetteva di inserire l'Autostrada di Alemagna nel Piano decennale e nel programma triennale di interventi ove si trova tuttora inserita, tra le autostrade da dare in concessione (piano triennale ANAS 1991-1993).

In data 4 settembre 1990 la BATIA rinnovava l'istanza di concessione alla costruzione ed all'esercizio dichiarando la propria disponibilità a provvedere all'esecuzione senza contributo da parte dello Stato.

Il 20 febbraio 1992 sempre confermando le istanze precedenti la Società BATIA trasmetteva all'ANAS uno studio di fattibilità dell'autostrada, corredato da un piano finanziario e dalla dichiarazione che il finanziamento dell'opera era garantito dalla società BATIA AG-Munchen, senza contributo dello Stato italiano.

Il suddetto studio di fattibilità veniva esaminato nella seduta del 12 marzo 1992 con voto n. 281 del Consiglio di Amm.ne dell'ANAS, che esprimeva parere favorevole alla approvazione, evidenziando che la eventuale concessione dell'autostrada in argomento alla Soc. BATIA non rientrerebbe nella disposizione del Decreto legislativo 19 febbraio 1991 n. 406, (che ha esteso la procedura concorsuale alle concessioni di

progetti e costruzioni), in quanto non onerosa e con offerta presentata anteriormente alla data della entrata in vigore del predetto Decreto n. 406.

In relazione tuttavia all'importanza della questione era stata avvertita la necessità di eliminare ogni perplessità sull'accoglimento dell'istanza, previa redazione di apposito quesito da inoltrare al Consiglio di Stato.

Il quesito è stato predisposto, ma non più inoltrato, essendosi nel frattempo consolidata l'opposizione alla costruzione della nuova autostrada, sia da parte dell'Austria e sia da parte degli enti territoriali e degli ambientalisti locali.

Si citano, fra quelle avverse all'autorizzazione le seguenti:

Delibera n. 71/R del comune di Dobbiaco del 3 settembre 1972;

Delibera n. 5782 della provincia Autonoma di Bolzano in data 3 settembre 1992;

Delibera n. 106 del comune di S. Candido in data 6 ottobre 1992;

Risoluzione del 4 dicembre 1992 delle Associazioni Alpine della Repubblica Federale Tedesca, dell'Austria, dell'A.V.S., Associazione locale di lingua tedesca.

Alla luce della ferma opposizione della popolazione della Valle di Pusteria, rimasta sostanzialmente invariata sin dal lontano 1975, ed in considerazione delle notevoli difficoltà di inserimento ambientalistico e paesaggistico dell'opera in questione, in territorio morfologicamente assai complesso (così come si evince dalla stessa relazione dell'ipotesi di fattibilità), emerge chiara l'indicazione di dover soprassedere ad ogni iniziativa sia di natura amministrativa che tecnica a favore della succitata autostrada.

Sembra pertanto potersi ritenere ormai superato il problema anche tenendo conto della volontà politica dei tre Stati interessati: Italia-Austria-Germania.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.